



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega študija
Program: Promet
Modul: Cestni promet

VARNA VOŽNJA

Mentor: mag. Branko Lotrič
Lektorica: Bojana Samarin, prof.

Kandidat: Rok Likar

Domžale, marec 2011

IZJAVA

»Študent Rok LIKAR izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom mag. Branka LOTRIČA.«

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

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

Danes, ko si življenja brez ceste oz. vožnje po njej ne moremo več predstavljati, ko postaja prometno okolje vse bolj zapleteno in ko so prometne nesreče s takšnimi in drugačnimi izidi (žal) postale del vsakdanjika, se lahko vedno znova vprašamo, ali smo naredili dovolj, da smo med vožnjo varni. Napake, ki jih počnemo med vožnjo in lahko privedejo do usodnih posledic, so prav tako del vsakdanjika.

V svoji nalogi bom poskušal predstaviti problem »varne vožnje«. Kaj vse počnemo narobe in nas lahko stane lastnega življenja ali zdravja, ali življenja oz. zdravja koga drugega; kako bi morali ravnati, da do tega ne bi prišlo; kdo je odgovoren za varnost na cesti; kakšni ukrepi veljajo; kako se ljudje vedejo v prometu in kako bi se morali vesti. Na takšna in podobna vprašanja bom poskušal odgovoriti v svoji diplomski nalogi.

Ključne besede: zakon, vožnja, odgovornost, voznik, voznik začetnik

SUMMARY

Today, we can no longer imagine a life without roads. The traffic environment is becoming increasingly complex and a traffic accident are become part of everyday life. And now we can ask ourselves whether we did enough for our safety on roads. The mistakes that we do while we are driving can be fatal and unfortunately, they are also part of everyday life.

In my thesis I will illustrate the problem of "safe driving". What are we doing wrong and can cost us our own life or health, or someone else life or health; how should we act to prevent this; who is responsible for road safety; how do people behave in traffic and how we should. I will try to answer on such and similar questions in this thesis.

Key words: law, driving, responsibility, driver, driver pioneer

KAZALO VSEBINE

1	UVOD.....	1
1.1	TEMA DIPLOMSKEGA DELA	1
1.2	METODOLOGIJA	1
2	ZAKONODAJA NA PODROČJU VARNE VOŽNJE	2
2.1	DOSEDANJA UREDITEV – Zakon o varnosti cestnega prometa	2
2.1.1	NACIONALNI PROGRAM IN AGENCIJA ZA VARNOST CESTNEGA PROMETA.....	2
2.2	NOVA UREDITEV.....	3
2.2.1	ZAKON O PRAVILIH CESTNEGA PROMETA.....	4
2.2.2	ZAKON O VOZNIKIH	5
2.2.3	ZAKON O MOTORNIH VOZILIH	7
2.2.4	ZAKON O CESTAH	7
2.3	DRUGI PREDPISI.....	8
2.4	ZAKAJ SPOŠTOVATI PROMETNE PREDPISE	8
3	ODGOVORNOST ZA VARNOST V PROMETU.....	9
3.1	INDIVIDUALNA ODGOVORNOST	9
3.1.1	ČLOVEKOVO RAVNANJE.....	10
3.1.2	VPLIV ČUSTEV NA VOŽNJO	10
3.1.3	VOZNIKOVA OCENA LASTNIH SPOSOBNOSTI.....	11
3.2	KOLEKTIVNA ODGOVORNOST	12
3.3	SKUPNA TEŽNJA.....	12
3.3.1	AVTO MOTO ZVEZA SLOVENIJE (AMZS)	13
3.4	PREVIDNO, ODGOVORNO IN STRPNO V CESTNEM PROMETU.....	14
3.5	POGOJI ZA VOŽNJO VOZIL	15
4	VOZNIKI ZAČETNIKI.....	16
4.1	KDO SO VOZNIKI ZAČETNIKI?.....	16
4.2	DODATNI PROGRAM USPOSABLJANJA	17
4.3	VOŽNJA S SPREMLJEVALCEM	18
4.3.1	KDO JE LAHKO SPREMLJEVALEC?	19
5	NAJPOGOSTEJŠE NAPAKE, VZROKI ZA NESREČE	20
5.1	UKREPI ZA PREPREČEVANJE NASTANKA NEVARNOSTI.....	20
5.2	PREVELIKA OZ. NEPRILAGOJENA HITROST	22
5.3	VOŽNJA V NASPROTNO SMER.....	22
5.4	VOŽNJA V NEUGODNIH VREMENSKIH RAZMERAH.....	23
6	DEJAVNIKI, KI VPLIVAJO NA VARNO VOŽNJO	24

6.1	DEJAVNIKI, KI VPLIVAJO NA NAŠO VOZNO SPOSOBNOST	24
6.1.1	VEDENJSKA NEURAVNOVEŠENOST	25
6.2	PROMETNE NESREČE IN STATISTIKA	26
6.3	PRAVILNO UPRAVLJANJE VOZILA.....	27
6.3.1	PRAVILNA NAMESTITEV PROSTORA VOZNIKA IN VARNOSTNE OPREME.....	28
6.3.2	PRAVILNO UPRAVLJANJE IN VODENJE VOZILA	29
6.3.3	PREDVIDEVANJE RAVNANJ OSTALIH UDELEŽENCEV V PROMETU	29
6.3.4	SISTEMATIČEN PRISTOP K VARNI VOŽNJI	30
6.3.5	VARČNA VOŽNJA JE VARNA VOŽNJA	30
6.4	DEFENZIVNA VOŽNJA	31
6.5	PROMETNO OKOLJE	31
6.6	KOMU ALI ČEMU MORAMO V PROMETU NAMENITI POSEBNO POZORNOST	32
6.7	KO NALETIMO NA PROBLEM.....	32
7	PSIHOFIZIČNO STANJE VOZNIKA NA VARNOST V PROMETU	34
7.1	POČUTJE V ČASU VOŽNJE	34
7.2	VPLIV ALKOHOLA, MAMIL IN NEKATERIH ZDRAVIL NA OSEBNOSTNE SPREMEMBE (SPOSOBNOSTI) VOZNIKA ZA VARNO VOŽNJO	35
7.3	PSIHOFIZIČNO STANJE UDELEŽENCEV V PROMETU PO ZPrCP	36
7.4	NEKAJ STATISTIKE.....	38
7.4.1	IZKUŠNJE Z ALKOHOLOM	38
7.4.2	IZKUŠNJE S PROMETNIMI NESREČAMI	39
8	ZAKLJUČEK.....	39
9	LITERATURA IN VIRI:	41

1 UVOD

1.1 TEMA DIPLOMSKEGA DELA

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 so prehitra vožnja, vožnja pod vplivom alkohola in neuporaba varnostnega pasu, ampak to ni dovolj. Vsak od nas bi se moral zavedati lastne odgovornosti in nevarnosti, kateri je izpostavljen on sam skupaj z drugimi prometnimi udeleženci, zaradi lastnega neprevidnega ravnanja ali zaradi neupoštevanja prometnih pravil. Vse se začne v glavah posameznikov.

1.2 METODOLOGIJA

Opredelitev problema

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. Na področju varnosti prometa je pri nas pomemben Zakon o varnosti cestnega prometa, ki ureja to problematiko. Poleg tega zakona pa obstaja še cel kup podzakonskih in drugih predpisov, ki urejajo varnost in red na cestah. Prav vsem je v interesu zmanjšati število prometnih nesreč na minimum. Popolna odprava žal ni mogoča, saj so nesreče sestavni del življenja na vseh področjih. Zato je treba poskrbeti za čim večjo varnost na naših cestah. Potrebno je ustrezno ozaveščanje ljudi, ustrezna zakonodaja, ter uporaba obojega v praksi.

Cilji naloge

- Prikazati problem varne vožnje
- Prikazati zakonsko ureditev na področju varnosti v prometu
- Predstaviti razmere in pogoje za varno vožnjo
- Predstaviti, kako psihofizično stanje posameznika vpliva na varno vožnjo

Predvideni rezultati naloge

- Jasen in sistematičen prikaz najpogostejših napak, ki jih počnemo udeleženci v prometu
- Prikaz razlogov, zakaj spoštovati prometne predpise in
- kako naj posameznik kot udeleženec v prometu ravna, da bo zagotovljena čim večja stopnja varnosti zanj in za druge udeležence v prometu.

Predlagane metode

Pri pisanju svoje diplomske naloge bom uporabil naslednje metode:

- metodo kompilacije, s katero bom s citati več avtorjev osvetlil predmet obravnave, to je varnost v prometu,
- metodo deskripcije, in sicer za opisovanje posameznih pojmov, za raziskovanje predmeta obravnave iz primarnih in sekundarnih virov,
- induktivno-deduktivno metodo – sklepanje iz posameznih primerov v splošne in obratno, iz splošnega v posamezne primere.

2 ZAKONODAJA NA PODROČJU VARNE VOŽNJE

Zakonodaja ima velik vpliv pri zagotavljanju reda in varnosti na cesti. Res je, da velikokrat deluje, kot da so zakoni samo mrtve črke na papirju, pa vendar bi brez njih bilo nemogoče vzpostavljati določeno stopnjo reda. Kljub temu je cestni promet takšno področje, kjer je zaradi velikega števila uporabnikov oz. udeležencev nujnost predpisov popolnoma nesporna. Varnost v prometu je področje, kjer bi se morali sprejeti ukrepi, ki bodo izvedeni, kar najhitreje tudi udejanjiti. Vendar žal ni vedno tako. In tako vsako zavlačenje pomeni dodatne žrtve, tako mrtve, kot ponesrečence. Zakonodaja je precej kompleksna zadeva in velikokrat je ta kompleksnost in mnogovrstnost veljavne ureditve kot lahko tudi posamične reforme pogosto škodujejo enotnosti predpisov. Ampak kljub temu si ne znamo predstavljati, da to področje ne bi bilo zakonsko urejeno. Kot navajata Bizjak in Viltušnik (2009, str. 15), je varnost cestnega prometa kompleksno, interdisciplinarno in soodvisno pravno, tehnično, ekonomsko, medicinsko in nenazadnje splošno družbeno vprašanje, ki zadeva vse in vsakogar v moderni družbi. V nadaljevanju bom predstavil zakonsko ureditev, ki je veljala doslej, in zakonodajo, ki v teh dneh postaja aktualna in nadomešča prejšnjo.

2.1 DOSEDANJA UREDITEV – Zakon o varnosti cestnega prometa

Zakon o varnosti cestnega prometa (v nadaljevanju ZVCP-1) v svojih 270 členih vsebuje pravila in pogoje, ki veljajo za udeležbo v cestnem prometu. Ta zakon se je začel uporabljati skupaj z Zakonom o prekrških (ZP-1).

2.1.1 NACIONALNI PROGRAM IN AGENCIJA ZA VARNOST CESTNEGA PROMETA

ZVCP-1 je v svojem 17. členu določal, da Republika Slovenija določi nacionalni program varnosti cestnega prometa (v nadaljevanju NPVCP), s katerim se za obdobje petih let določijo prednostne naloge in cilji za zagotovitev večje varnosti cestnega prometa. Junija 2006 je bil pripravljen tak NPVCP za obdobje 2007–2011 in nosi naslov »Skupaj za večjo varnost«. V istem (17.) členu zakon določa, da za izvajanje nacionalnega programa varnosti cestnega prometa, preventive, vzgoje in izobraževanja, analitsko-raziskovalnih nalog, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, Republika Slovenija ustanovi Javno agencijo za varnost cestnega prometa. V imenu Republike Slovenije izvaja ustanoviteljske pravice in obveznosti

Vlada Republike Slovenije. Ta agencija se ustanovi v skladu z Zakonom o javnih agencijah.

Hitrost vožnje

ZVCP-1 je v 30. členu določal, da sme voznik voziti s takšno hitrostjo, da vozilo ves čas obvladuje in da ga lahko ustavi pred oviro, ki jo glede na okoliščine lahko pričakuje. Pri tem mora hitrost in način vožnje prilagoditi svojim sposobnostim, lastnostim in stanju ceste ter preglednosti na njej, gostoti in drugim značilnostim prometa, vremenskim razmeram ter značilnostim vozila in tovora v njem ali na njem. Nadalje je 30. člen določal, da voznik ne sme brez upravičenega razloga voziti tako počasi, da bi oviral druge udeležence v cestnem prometu. Kadar se za vozilom, ki vozi na čelu kolone s hitrostjo, ki je nižja od največje dovoljene hitrosti na cesti ali delu ceste, po katerem vozi, in nižja od hitrosti prometnega toka vozil na smernem vozišču, nabere kolona vozil, ki je ne more varno prehiteti, se mora voznik na prvem primernem kraju umakniti z vozišča in pustiti kolono vozil mimo. O hitrosti vožnje kot najpogostejšemu dejavniku, ki povzroča prometne nesreče, bom pisal tudi v nadaljevanju. Prav tako bom v nadaljevanju navedel, kako nova zakonodaja ureja oz. določa največje dovoljene hitrosti.

V 32. členu so bile določene največje dovoljene hitrosti, in sicer:

- 50 km/h – na cestah v naselju;
- 30 km/h – v območju omejene hitrosti;
- 10 km/h – v območju umirjenega prometa in v območju za pešce;
- 130 km/h – na avtocestah;
- 100 km/h – na cestah, rezerviranih za motorna vozila;
- 90 km/h – na vseh ostalih cestah.

Na posameznih cestah v naselju ali njihovih delih je največja dovoljena hitrost za vozila lahko največ 70 km/h, če varnost prometa in predpisani prometno tehnični elementi to omogočajo in je to določeno s predpisanim prometnim znakom. Nova ureditev glede hitrosti ne prinaša večjih sprememb. Kakšne so omejitve po novi zakonodaji, pa več v nadaljevanju.

2.2 NOVA UREDITEV

Nova prometna zakonodaja, ki jo je na svoji seji sprejel in potrdil Državni zbor, obsega:

- Zakon o voznikih,
- Zakon o cestah ter
- Zakon o pravilih cestnega prometa.

Tako smo dobili bolj dodelana področja, ki so dosedanja ZVCP razdelila na več področij, ki bodo odslej bolj pregledna ter hkrati manj obsežna. Z novo zakonodajo

bo celotno področje prometne zakonodaje prešlo na Ministrstvo za promet. **Zakoni stopijo v veljavo s 1. aprilom 2011, uporabljati pa se začnejo 1. julijem 2011.** V nadaljevanju bom vsakemu od teh zakonov namenil več pozornosti.

2.2.1 ZAKON O PRAVILIH CESTNEGA PROMETA

Novi **Zakon o pravilih cestnega prometa** (v nadaljevanju ZPrCP; Uradni List RS, št. 109/2010) predvideva strožje kaznovanje najhujših prometnih prekrškov, katerih posledica so lahko hude prometne nesreče (kot npr. vožnja v nasprotni smeri po AC, vožnja pod vplivom alkohola, prekoračitve hitrosti znotraj naselij). Obenem ta zakon zmanjšuje globe za lažje prekrške (prekoračitve hitrosti na AC?). Ta zakon navaja tudi spremenjene pogoje za pridržanje voznikov pod vplivom alkohola, natančnejšo opredelitev nalog občinskih redarjev, uvedbo odložitve prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja ter možnost zasega motornega vozila tudi na nekatere druge hujše kršitve (<http://voznja.si/article/21/nova-prometna-zakonodaja>). ZPrCP v svojem 4. členu določa načela cestnega prometa:

- udeleženec cestnega prometa mora ravnati tako, da poteka promet nemoteno, umirjeno in varno. Udeleženec cestnega prometa mora ravnati tako, da ne ovira ali ogroža drugih udeležencev cestnega prometa ali jim ne povzroča škode,
- udeleženec cestnega prometa sme pričakovati, da bodo vsi udeleženci cestnega prometa, in tisti, ki so dolžni skrbeti za ceste in prometno ureditev na cestah, ravnali v skladu s predpisi o pravilih cestnega prometa, voznikih, motornih vozilih ter s predpisi o cestah,
- kadar so udeleženci cestnega prometa otroci, starejši ljudje, slepi, invalidi in druge osebe, ki niso v celoti sposobne za samostojno udeležbo v cestnem prometu, so drugi udeleženci dolžni nanje posebno paziti in jim pomagati.

V svojem 27. členu določa dolžnost upoštevanja pravil, in sicer je v 1. odstavku zapisano, da morajo udeleženci cestnega prometa ravnati po prometnih pravilih, razen:

- če je drugače določeno s prometno signalizacijo,
- če drugače odredi policist ali vojaški policist,
- če v skladu s pooblastili drugače odredi občinski redar, inšpektor ali druga pooblaščenca uradna oseba.

Pravila za varno vožnjo so vsebovana v členih od 37 do 60, in sicer:

- vožnja z vozilom po cesti (37. člen),
- vožnja z vozilom po smernem vozišču z dvema ali več označenimi pasovi (38. člen),
- organizirana kolona vozil (39. člen),
- vožnja z vozilom na prehodu ceste čez železniško progo (40. člen),
- vožnja z vozilom na prehodu za pešce (41. člen),
- vključevanje v promet, sprememba smeri in premiki z vozilom (42. člen),
- vzvratna vožnja (43. člen),
- razdalja med vozili (44. člen),

- hitrost vožnje (45. člen),
- najvišje dovoljene hitrosti (46. člen),
- največje dovoljene hitrosti posameznih vrst vozil (47. člen),
- najvišje dovoljene hitrosti posameznih vozil na avtocestah in hitrih cestah (48. člen),
- dovoljene hitrosti za vozila policije in vozila Slovenske obveščevalno varnostne agencije pri opravljanju posebnih nalog (49. člen),
- prehitevanje (50. člen),
- varno prehitevanje (51. člen),
- prepoved prehitevanja (52. člen),
- vožnja mimo (53. člen),
- obračanje (54. člen),
- srečanje (55. člen),
- vključevanje v cestni promet (56. člen),
- približevanje križišču in razvrščanje pred križiščem (57. člen),
- prednost na križišču (58. člen),
- vožnja na križišču (59. člen),
- vožnja na krožnem križišču (60. člen).

Hitrost, ki je ena od najpogostejših razlogov za nesreče na cestah, je po tem zakonu urejena tudi v 46. členu, ki določa najvišjo hitrost, in sicer je v tem členu zapisano, da je največja dovoljena hitrost vozila:

- na cestah v naselju 50 km/h,
- v območju omejene hitrosti 30 km/h,
- v območju umirjenega prometa in v območju za pešce 10 km/h.

Na cesti zunaj naselij je največja dovoljena hitrost za vozila:

- na avtocestah 130 km/h,
- na hitrih cestah 110 km/h;
- na vseh ostalih cestah 90 km/h.

Na posameznih cestah v naselju ali njihovih delih je največja dovoljena hitrost za vozila lahko največ 70 km/h, če varnost prometa in predpisani prometno-tehnični elementi to omogočajo in je to določeno s predpisanim prometnim znakom.

2.2.2 ZAKON O VOZNIKIH

Novi **Zakon o voznikih** (ZVoz, Uradni list RS, št. 109/2010) navaja izpopolnjeno usposabljanje izvajalcev usposabljanja voznikov, uvedbo možnosti zdravstvenega pregleda s svetovanjem pri osebnem zdravniku za voznike pod vplivom alkohola do 0,8, možnost udeležbe na rehabilitacijskih programih za vožnjo pod vplivom alkohola ali hujše kršitve, povezane s prehitro vožnjo, preurejen sistem kontrolnih zdravstvenih pregledov itd. (<http://voznja.si/article/21/nova-prometna-zakonodaja>).

Pomembne novosti tega zakona so torej

(http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/KM_vodstvo/gradivo_MN_P_AVP31082010.pdf):

1. Preventiva in vzgoja v cestnem prometu:
 - Vključitev javnih izobraževalnih zavodov v proces izvajanja prometne vzgoje za varno udeležbo v cestnem prometu, ki jih izvajajo civilna družba in organizacije, ki se ukvarjajo s preventivnimi dejavnostmi za področje varnosti cestnega prometa,
 - Določitev narave (statusa) svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu v lokalnih skupnostih;
2. Usposabljanje kandidatov za voznike motornih vozil v šolah vožnje in dodatnega usposabljanja voznikov:
 - Zvišanje izobrazbenih kriterijev za učitelje vožnje, učitelje prometne vzgoje ter izvajalcev dodatnega usposabljanja za voznike začetnike in voznike prekrškarje,
 - Omilitev pogojev za ustanovitev šole vožnje,
 - Uveden institut »pozitivnega molka organa«,
 - Teoretično usposabljanje v šolah vožnje se s sedanjih 40 ur znižuje na 20 ur
 - Iz programa dodatnega usposabljanja za voznika začetnika se izvzame t. i. vožnjo odličnosti,
 - Spremembe pri dodatnem usposabljanju za varno vožnjo in uvedba rehabilitacijskih programov;
3. Pogoji za vožnjo vozil:
 - Znižanje pogojev pri usposabljanju za voznika po programu vožnje s spremljevalcem;
4. Vozniško dovoljenje:
 - Sprememba pogojev glede ponovne pridobitve vozniskega dovoljenja v primeru izrečene sankcije prenehanja veljavnosti vozniskega dovoljenja;
5. Vozniški izpiti:
 - Odpravlja se teoretični in praktični preizkus v šoli vožnje (t. i. »društveni izpit«);
6. Zdravstveni pregledi voznikov:
 - Zdravstveni pregled s svetovanjem in uvedba kontrolnega zdravstvenega pregleda;

V 1. odstavku 1. člena je zapisano: »S tem zakonom se določajo načrtovanje in izvajanje nalog za preventivo in varnost v cestnem prometu, pravila in pogoji za udeležbo voznikov v cestnem prometu, pravila in pogoji za usposabljanje kandidatov za voznike motornih vozil, pogoji za delovanje šol vožnje, program vozniskega izpita, vozniki izpiti in pogoji opravljanja zdravstvenih pregledov ter dodatnih usposabljanj voznikov.«

V 4. členu je določena »javna agencija za varnost prometa« in je določeno »Za izvajanje regulatornih, razvojnih, strokovnih in drugih nalog s področja voznikov, vozil in prevoza nevarnega blaga, analitsko-raziskovalnih nalog, povezanih z varnostjo cestnega prometa, preventive, vzgoje, usposabljanja v cestnem prometu, neodvisnega raziskovanja dejavnikov za nastanek prometnih nesreč ter strokovnih

nalog za pripravo in izvedbo nacionalnega programa varnosti cestnega prometa, Republika Slovenija ustanovi Javno agencijo za varnost prometa«. Takšna agencija je sicer opredeljena v III. poglavju, v členih od 8 do 11. Kako je ta agencija urejena v ZVCP-1, sem že pisal.

2.2.3 ZAKON O MOTORNIH VOZILIH

Z novim **Zakonom o motornih vozilih** (ZMV, Uradni list RS, št. 106/2010) tako uvajamo pravno podlago za ureditve vseh tehničnih zahtev tako za vozila v cestnem prometu kot tudi za traktorska vozila.

V 1. členu tega zakona je določena njegova vsebina, in sicer je zapisano: »Ta zakon ureja pogoje za dajanje motornih in priklopnih vozil na trg, njihovo registracijo in udeležbo v cestnem prometu in pri opravljanju kmetijskih ali gozdarskih del, pogoje za opravljanje nalog tehničnih služb, strokovnih in registracijskih organizacij, vodenje zbirk podatkov o vozilih in nadzor nad izvajanjem tega zakona ter dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil.«

2.2.4 ZAKON O CESTAH

Podobno kot Zakon o motornih vozilih tudi **Zakon o cestah** (ZCes-1, Uradni list RS, št. 109/2010) podrobneje ureja področje cestnega sveta, pristojnosti, ter prepoveduje oglaševanje s svetlobnimi tablamami v bližini državnih cest.

V 1. členu tega zakona je zapisana njegova vsebina, in sicer je določeno, da ta zakon določa in ureja:

- status in kategorizacijo javnih cest,
- enotna pravila za gradnjo, upravljanje in vzdrževanje vseh javnih cest ter pogoje za uporabo nekategoriziranih cest, ki se uporabljajo za javni cestni promet zaradi zagotavljanja enakih pogojev za varno odvijanje cestnega prometa na celotnem cestnem omrežju,
- obvezno gospodarsko javno službo za zagotavljanje stanja javnih cest za varen in neoviran promet,
- upravljanje, gradnjo, vzdrževanje in varstvo javnih cest ter prometa na njih.

Zakon v 3. členu določa: »Javne ceste so prometne površine, ki so splošnega pomena za promet in jih lahko vsak prosto uporablja na način in pod pogoji, določenimi s predpisi, ki urejajo ceste, in pravili cestnega prometa. Javne ceste so javno dobro in so izven pravnega prometa. Na njih ni mogoče pridobiti lastninske pravice s priposestvom ali drugih stvarnih pravic.«

V 4. členu pa je določeno: »Javne ceste se lahko uporabljajo le za cestni promet, za druge namene pa samo v primerih ter na način in pod pogoji, določenimi s predpisi, ki urejajo javne ceste.«

2.3 DRUGI PREDPISI

Obstaja cela vrsta predpisov, ki urejajo oz. vsebujejo določbe, ki se nanašajo na cestni promet. Naj jih zraven že omenjenih in opisanih naštejemo še nekaj:

- Zakon o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji,
- Zakon o prevozi v cestnem prometu,
- Pravilnik o voznških dovoljenjih,
- Pravilnik o voznškem izpitu ,
- Pravilnik o vozilih s prednostjo in vozilih za spremstvo,
- Pravilnik o minimalnih zahtevah, ki jih morajo izpolnjevati nekatere naprave in oprema vozil v cestnem prometu,
- Pravilnik o načinu in postopku opravljanja pregledov in analiz krvi, urina, drugih telesnih tekočin in tkiva na prisotnost alkohola, mamil, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi,
- Pravilnik o tehničnih pregledih motornih in priklopnih vozil ,
- Pravilnik o registrskih tablicah motornih in priklopnih vozil,
- Pravilnik o registraciji motornih in priklopnih vozil,
- Resolucija o prometni politiki, Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa,
- Pravilnik o znakih, ki jih dajejo policisti udeležencem cestnega prometa,
- Pravilnik o zdravstvenih pregledih, ki jih morajo opraviti kandidati za voznike in imetniki voznškega dovoljenja za vožnjo tovornih vozil za kategoriji G in H,
- Pravilnik o zahtevah za prekatégorizacijo vozil.

2.4 ZAKAJ SPOŠTOVATI PROMETNE PREDPISE

Vsakdo si želi, da ne bi bil udeleženi v prometni nesreči. Ljudje počnemo napake in napake v avtomobilu nas lahko privedejo v nasprotje z zakonom. Žal je to del vsakdanjika.

V vsakem primeru pa vozniku pri napakah v cestnem prometu ostanejo tri možnosti (Meško, 2008, str. 4):

- prileti na nos,
- prileti na nos in istočasno na bolniško posteljo nezgodne klinike ter na prvo ali tretjo točko,
- prileti na nos, česar se popolnoma ali rahlo ali samo delno ali v idealnem primeru sploh ne zaveda in konča v krsti.

Meško (2008, str. 4) v nadaljevanju poudarja trditve, katerih se mora po njegovem mnenju voznik zavedati.

Tukaj bom povzel njihovo vsebino:

- pri vožnji avtomobila odloča voznik sam in sicer sam odloča, kako, zakaj in predvsem kako hitro bo dosegel cilj,
- le od voznika je odvisno in ne od usode ali naključja, v kakšnem stanju bosta voznik in vozilo dosegla cilj,
- vsi ostali udeleženci cestnega prometa vozijo slabše od voznika, saj voznik o njih v nasprotju s samim seboj nikoli ne ve, kakšno neumnost nameravajo narediti v naslednjem trenutku,
- vozne lastnosti vozila v toliki meri presegajo voznikovo znanje, da si mora priznati, da človek v nasprotju z vozili, ki jih izdeluje, v današnjih prometnih razmerah že dolgo ni več zanesljiv partner,

- misel, ki naj vodi vsakega voznika pri vožnji avtomobila je, da naj vozi tako hitro, da še lahko obvlada vozilo. Takšno obvladovanje pa ni omejeno z neko mejo, temveč z razumom, ki pa dela precej počasneje, kot zmore voziti vozilo.

Razlog za upoštevanje in spoštovanje predpisov ja naša lastna varnost in varnost drugih ljudi. Zato bi se jih moral držati prav vsakdo, brez izjeme. Čeprav se sliši dokaj preprosto, pa je v praksi to velikokrat skorajda »misija nemogoče«. Vse preveč je ljudi, ki zavestno krši oz. ne upošteva predpisov.

Potrebno je torej, »da si z vestnim spoštovanjem cestnoprometnih predpisov vsakdo prizadeva za ustvarjanje »prometne kulture« utemeljene na že sprejetem pojmovanju pravic in dolžnosti vsakega človeka in na doslednem ravnanju, ki iz tega izhaja« (Etika v cestnem prometu, 2008, str. 25).

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 odvisno od okolja v katerem se je 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.

ZPrCP v 7. členu določa odgovornost staršev, skrbnikov oziroma rejnikov, za varen in nemoten promet. V 1. odstavku tega člena je zapisano »Starši, skrbniki ter rejniki

so dolžni skrbeti ali izvajati nadzorstvo nad otrokom ali mladoletnikom, ko je ta udeležen v cestnem prometu.«

3.1.1 ČLOVEKOVO RAVNANJE

Človek kot tak je sam po sebi najšibkejši člen v prometnem sistemu. S svojim ravnanjem velikokrat povzroča napake ali zavestno krši pravila, kar pomembno prispeva k nastanku nesreč. Iz tega razloga je treba 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).

Ukrepi kot so prometna vzgoja, preventivni programi v šolah in vrtcih ter preventivne akcije, predstavljajo na dolgi rok temelj bolj varnega ravnanja udeležencev v prometu. Do prometne varnosti je treba oblikovati pozitivna stališča, enako velja za varnostne ukrepe, kot je npr. uporaba varnostnega pasu, zavedanje o tveganju, če voziš prehitro ali pod vplivom alkohola ipd. S tem se lahko veliko pripomore k bolj odgovornemu ravnanju posameznikov v prometu. Slednje pa pomeni tudi večjo splošno varnost na naših cestah.

Čeprav posameznik ne more spremeniti celotne situacije in zagotoviti popolne varnosti, pa lahko vseeno veliko prispeva k večji varnosti. Tukaj bi predvsem izpostavila psihofizično stanje posameznika, ki je nemalokrat problem in razlog za številne prometne nesreče. Sam menim, da bi predvsem tukaj lahko posamezniki veliko pripomogli k zmanjšanju prometnih nesreč na naših cestah. O tem bom več pisal v nadaljevanju.

3.1.2 VPLIV ČUSTEV NA VOŽNJO

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.

Ob zavedanju, da lahko varnost ogrozijo tudi voznikova prijetna čustva, kaže ob enem opozoriti, da pa »negativna valenca« oz. neprijetnost voznikovega čustvovanja ne predstavlja vselej dejavnika tveganja za varnost na cesti pogosto je ravno nasprotno - na primer čustvo zaskrbljenosti ali strahu v zvezi s prometno situacijo utegne voznika motivirati k večji previdnosti in pripravljenosti na hiter odziv v interesu večje varnosti (Muršič, Peršak, 2010, str. 68). Največkrat se voznikova čustva pojavijo v interakciji z drugimi udeleženci v prometu. Torej najpogosteje na njihova čustva med vožnjo vplivajo drugi udeležencev na cesti. Ravnanje voznika v

neugodnem psihičnem ali psihofizičnem stanju je torej lahko izjemno nevarno. Navedel bom štiri čustva, ki so lahko za vožnjo najbolj nevarna:

- *jeza* – je tisto čustvo, ki nekako najbolj vpliva na nasilno vedenje posameznika in to velja tudi za voznika. Jeza je intenzivno in negativno čustvo, ki povzroči visoko vzburjenje, ki lahko voznika motivira k aktivni spremembi situacije. Tudi če je posameznik razburjen oz. jezen tik preden sede za volan in gre nato na cesto, se to lahko odrazi pri upravljanju vozila,
- *strah* – je psihično stanje, ki se pri vozniku pojavlja v zvezi z nevarnostjo, ki mu grozi in to pripravi organizem, da se brani. Strah kot čustvo se po moči stopnjuje in lahko od rahle bojazni kaj hitro vodi do panike. Kadar voznik rešuje nevarno situacijo je stanje strahu lahko močno moteče in to lahko pripelje voznika do stanja zaradi katerega reagira nerazumno in tako poslabša že nevarno situacijo,
- *veselje* – je kot čustvo precej neprimerno za vožnjo, saj lahko voznika prevzame in s tem popusti koncentracija na vožnjo,
- *žalost* – je izredno neugodno čustveno stanje. Najpogosteje nastane kot posledica izgube nečesa ali nekoga, za kar si je človek prizadeval. Posledica tega je lahko močan šok, ki mu sledi močan jok. Zaradi joka se vozniku solzijo oči in to ga lahko ovira pri vožnji in jo hkrati močno ogroža.

Občutek moči ali čustvo objestnosti človeka spodbuja k iskanju moči, da bi se lahko uveljavil. Vožnja osebnega vozila mu omogoča, da takšno moč in oblast z lahkoto uveljavlja nas drugimi. Voznik se na nekakšen način poistoveti z vozilom in takrat občuti, da postaja močnejši. Ta moč se izraža v hitrosti in pripravlja prostor užitku, užitku v vožnji. Vse to lahko privede voznika osebnega vozila, da hoče uživati opojnost hitrosti, kar je značilni izraz povečanja njegove moči.

3.1.3 VOZNIKOVA OCENA LASTNIH SPOSOBNOSTI

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.

ZPrCP v 21. členu določa prepoved vožnje osebi za katero meni, da ni sposobna voziti in sicer je v tem členu zapisano »Če policist ugotovi, da v cestnem prometu vozi vozilo oseba, ki nima pravice voziti takega vozila ali za katero iz upravičenih razlogov meni, da ni sposobna voziti takega vozila, ji mora prepovedati nadaljnjo vožnjo.«

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.

ZPrCP v 6. členu določa odgovornost in pristojnosti lokalnih samoupravnih skupnosti. In sicer je v tem členu določeno, da za varen in nemoten promet na občinskih cestah so odgovorne občine.

Občine (po tem členu) določijo:

1. pogoje in način odstranitve in hrambe vozil, nepravilno parkiranih in zapuščenih v smislu 19. člena tega zakona;

2. pogoje in način uporabe naprave, s katero se začasno prepreči odpeljati vozilo (lisice), ki je parkirano na cesti v naselju v nasprotju s tem zakonom ali s prometno ureditvijo.

3.3 SKUPNA TEŽNJA

Vsekakor je splošni cilj zmanjšanje skupnega števila prometnih nesreč. Stremi se k znižanju smrtnih žrtev, vendar pa ne smemo pozabiti na ponesrečence. Posebno pozornost je potrebno nameniti, zraven potnikov v vozilu, najbolj ogroženim skupinam, ki so izpostavljene rizikom brez vsakršne zaščite. S tem mislimo na otroke, mladoletnike, starejše ljudi in pešce.

Obstaja veliko število možnih ukrepov, ki lahko prispevajo oz. ki lahko zmanjšajo število in teže prometnih nesreč.

Med te ukrepe sodijo:

- ukrepi, ki se nanašajo na vedenje udeležencev v prometu,
- ukrepi, ki se nanašajo na prometne poti,
- ukrepi, ki se nanašajo na vozila,
- ukrepi, ki se nanašajo na pomoč žrtvam prometnih nesreč.

Večina organizacij (policija, avtošole) ocenjujejo, da je problematika varnosti v cestnem prometu precejšnja (Grebnc, Šabič, Kvaternik, 2009, str. 12). Prav tako pa se tega zaveda tudi velik del javnosti. Zraven številnih dokumentov in predpisov s tega področja naj še omenim najbolj aktivno in situacijo, ki se bori za povečanje zavedanja o tej problematiki in to je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

3.3.1 AVTO MOTO ZVEZA SLOVENIJE (AMZS)

Avto-moto zveza Slovenije (v nadaljevanju AMZS) je osrednji slovenski avtomobilski klub. Ukvarja se s prometno varnostjo, preventivo, izobraževanjem voznikov (avtošola in šola varne vožnje), nudi pa tudi avtomobilistične storitve, kot so servis, tehnični pregledi in pomoč na cesti (http://sl.wikipedia.org/wiki/Avto-moto_zveza_Slovenije). V sedanji obliki deluje že od leta 1948. Sicer pa naj še dodam, da njeni začetki segajo že v leto 1909. To nam pove kako dolgo zgodovino ima področje prometne varnosti.

Torej, AMZS pokriva števila področja, ampak med njimi je eno od najpomembnejših prav prometna varnost. Strokovnjaki ki delujejo znotraj tega kluba in pokrivajo prometno-varnostne vsebine, se s konkretnimi problemi, iz tega zelo širokega področja, srečujejo vsak dan, že leta in leta oz. že desetletja. Čas in tehnologija sta naredila svoje in tako so se zgodile številne spremembe tudi na cesti. Spremenil se je tudi odnos ljudi do vožnje, obnašanje in dojemanje vožnje in prometa. Ne glede na vse, pa ostaja cilj AMZS enak in sicer doseči in zagotoviti najvišjo možno raven varnosti v cestnem prometu.

Tako kot na Družinskih urah AMZS ter različnih testiranjih - varnosti vozil, tehničnih novosti v vozilih, pnevmatik, otroških sedežev in drugih z vozilom in vožnjo povezanih elementov, smo tudi na področju varnosti v prometu trdno odločeni iskati rešitve, ki lahko hitro in učinkovito posežejo v našo vsakdanjo vožnjo ter nam tako pomagajo na najbolj enostaven način dvigniti raven varnosti (<http://www.amzs.si/?podrocje=368>).

10 temeljnih načel za večjo varnost na cestah (<http://www.amzs.si/?podrocje=368>):

- DA lastni odgovornosti, strpnosti in medsebojnemu razumevanju!
- DA spoštovanju predpisov na cestah!
- NE hitrosti in agresiji!
- NE alkoholu, drogam in psihoaktivnim stvarem!
- DA uporabi varnostnega pasu in otroških varnostnih sedežev!
- DA varnostni čeladi na motorju in kolesu!
- DA uporabi odsevnih teles pri pešcih in kolesarjih!
- DA izobraževanju v družinah, vrtcih in šolah!
- DA za hitro in učinkovito sankcioniranje hujših odklonskih ravnanj v prometu!

Meško (2008, str. 24) našteva tri osnovna načela, ki veljajo v cestnem prometu. Navaja, da ima ob upoštevanju teh načel vsak udeleženelec cestnega prometa možnost, da sam vpliva na svojo varnost in varnost drugih.

Ta tri osnovna načela so:

- *Načelo zaupanja* – voznik, ki vozi v skladu s cestnoprometnimi pravili, lahko zaupa, verjame, predvideva, da tudi ostali udeleženci v cestnem prometu spoštujejo pravila,
- *Načelo pomoči in zaščite šibkejših v prometu* – voznik mora biti solidaren do drugih udeležencev v prometu in jim po svojih močeh pomagati. Kadar so udeleženci otroci, starejši, slabotni, slepi oziroma invalidi, mora voznik nanje še posebej paziti,
- *Načelo umiritve prometa in načelo defenzivne vožnje* – voznik mora storiti vse, da promet poteka kulturno, varno in nemoteno. Vožnja mora biti

defenzivna, to pomeni permisivna (dopuščajoča) od ostalih udeležencev prometa, prometno dogajanje mora voznik čim bolj predvidevati in popravljati napake drugih udeležencev.

3.4 PREVIDNO, ODGOVORNO IN STRPNO V CESTNEM PROMETU

Na cesti je potrebno vedno ravnati previdno, odgovorno in strpno. Pa vendar so določene situacije, ko se zahteva še dodatna mera previdnosti, odgovornosti in strpnosti. V takih situacijah je mnogim še toliko težje obdržati določeno mero odgovornosti in strpnosti. 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):

- naj upoštevajo prometna pravila in postavljeno prometno signalizacijo, še posebej tisto, ki se nanaša na spoštovanje omejitev hitrosti, prepoved prehitavanja 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.

Nekateri občutijo prepovedi, ki jih postavljajo prometni znaki, kot omejevanje svobode. Zato so, ko jih nihče ne vidi in ne nadzoruje, v skušnjavi, da bi se požvižgali na te ovire, ki so postavljene prav zaradi njihove varnosti in varnosti drugih. Najdejo se pa tudi takšni vozniki, katerim se zdi ponižujoče, da bi morali

spoštovati opozorilne znake, ki zmanjšujejo tveganje in nevarnosti v prometu. Za takšne voznike je nekaj neznosnega, skorajda že omejevanje njihovih »pravic«, če so prisiljeni potrpežljivo voziti za drugim vozilom, katero pelje z manjšo hitrostjo, ker na primer prometni znaki prepovedujejo prehitavanje.

3.5 POGOJI ZA VOŽNJO VOZIL

ZVoz v svojem 8. poglavju (členi od 48 do 52) ureja pogoje za vožnjo vozil. 48. člen določa odgovornost za varno vožnjo in sicer »V cestnem prometu lahko vozi motorno vozilo oseba, ki izpolnjuje pogoje, ki jih predpisuje ta zakon in je telesno in duševno zmožna varno voziti motorno vozilo. Kadar je telesna ali duševna zmožnost osebe zmanjšana zaradi prirojenih ali pridobljenih bolezni, poškodb ali duševnega stanja, sme taka oseba voziti motorno vozilo v cestnem prometu le, če njeno stanje ne more vplivati na njeno zmožnost za varno vožnjo motornega vozila. Šteje se, da oseba, pri kateri je telesna ali duševna zmožnost za varno vožnjo motornega vozila osebe zmanjšana zaradi zaužitja alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi, ali zaradi utrujenosti, ni zmožna varno voziti motornega vozila.«

V 50. členu ZVoz pa so določeni splošni pogoji za udeležbo voznikov motornih vozil v cestnem prometu in sicer je v 1. odstavku določeno, da sem motorno oz. motorno in priklopno vozilo voziti oseba, ki:

- je telesno in duševno zmožna voziti vozilo,
- je dopolnila predpisano starost za vožnjo vozil,
- ima veljavno vozniško dovoljenje za vožnjo vozil tiste oziroma tistih kategorij, v katero spada vozilo ali skupina vozil, ki jo vozi in ne vozi v nasprotju z omejitvijo, vpisano v njenem vozniškem dovoljenju,
- se ji ne izvršuje sankcija prepovedi vožnje motornega vozila določene vrste ali kategorije, ji ni izrečen varnostni ukrep odvzema vozniškega dovoljenja, ji ni izrečena sankcija prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja niti ji ni začasno odvzeto vozniško dovoljenje,
- uporablja pripomočke za vožnjo, ki so vpisani v njenem vozniškem dovoljenju.

4 VOZNIKI ZAČETNIKI

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). 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.rtvsl.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 odvrata 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 neizkušenost je tista zaradi katere so mladi vozniki bolj izpostavljeni nesrečam. Sami se sploh ne zavedajo, koliko izkušnje doprinesejo k večji varnosti na cesti.

Najpomembnejši vzroki nesreč med mladimi so (Grebnc, Šabič, Kvaternik, 2008, str. 11):

- nepravilno prehitovanje (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 (Grebenc, Šabič, 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 lahkomišelnosti 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

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.

Poglejmo, kaj program obsega (Barič, 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 takrat, ko 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 pooblašene 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.

39. člen ZPrCP določa »Voznik začetnik, ki ima v Republiki Sloveniji stalno ali začasno prebivališče in je v Republiki Sloveniji opravil vozniški izpit in pridobil vozniško dovoljenje za vožnjo motornih vozil kategorije A2 ali A ali B mora opraviti program dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov. Program dodatnega usposabljanja voznikov začetnikov mora opraviti tudi voznik, ki je pridobil slovensko vozniško dovoljenje za vožnjo motornih vozil kategorije A2 ali A ali B na podlagi tujega veljavnega vozniškega dovoljenja, od izdaje katerega pa je minilo manj kot eno leto ter v državi, kjer je pridobil vozniško dovoljenje, ni opravil takšnega programa. Vozniku začetniku se ob izdaji vozniškega dovoljenja izda tudi karton voznika začetnika za spremljanje opravljenih obveznosti po programu dodatnega usposabljanja za voznika začetnika, na katerega izvajalec programa potrjuje opravljene obveznosti.«

4.3 VOŽNJA S SPREMLJEVALCEM

ZPrCP v 51. členu ureja »vožnjo s spremljevalcem« in sicer določa, da sme voziti osebni avtomobil tudi oseba, starejša od 16 let:

- ki 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,
- ki ji vozniško dovoljenje ni odvzeto oziroma se ji ne izvršuje izrečena sankcija prepovedi vožnje motornega vozila določene vrste ali kategorije oziroma se ji ne izvršuje varnostni ukrep odvzema vozniškega dovoljenja oziroma ji ni izrečena sankcija prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja in v evidenci nima nobene kazenske točke v cestnem prometu, če ima vozniško dovoljenje za vožnjo motornih vozil druge kategorije,
- če jo med vožnjo spremlja spremljevalec,
- če je vozilo označeno s predpisano »L« tablico.

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):

- neizkušenost,
- iskanje lastnih poti in dokazovanje svojih sposobnosti in spretnosti,
- uporništvu (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.

Sistem ki je za mlade privlačen, saj omogoča vožnjo osebnega avtomobila eno leto prej, uvaja z obvezno prisotnostjo spremljevalca posredne omejitve in dosledno spoštovanje predpisov, kar je za oblikovanje vozniških navad in preprečevanje nekaterih najbolj nevarnih ravnanj izredno pomembno (preprečevanje vožnje pod vplivom alkohola in drugih psihoaktivnih snovi, upoštevanje hitrostnih omejitev, zmanjševanje nevarnosti voženj za zabavo in tako imenovanih disko nesreč)
(http://www.varna-pot.si/javne_datoteke/novice/datoteke/126-14.cmladi_vozniki.pdf).

Sam menim, da je tak program dober in da lahko na dolgi rok prinese predvsem pozitivne rezultate. Na tak način mladi dobijo občutek za ravnanje na cesti in predvsem izkušnje in to pod »nadzorom«. Sledenje pomeni, da odpade neprimerno obnašanje kot je nepregledno prehitevanje, prekoračevanje hitrosti, vožnja pod vplivom alkohola ali mamil in podobno. Na tak način se lahko naučijo nekakšne »kulture« vožnje.

4.3.1 KDO JE LAHKO SPREMLJEVALEC?

V istem členu (2. odstavek 51. člena) je določeno kdo je lahko spremljevalec in sicer zakon določa »Spremljevalec osebe iz prejšnjega odstavka 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 petih 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.« Torej, kdo je lahko spremljevalec je dokaj natančno določeno.

Za primerjavo naj še dodam, da tak sistem vožnje s spremljevalcem oz. vožnje pri 17. letih starosti poteka v Evropi na Švedskem, Irskem, v Avstriji, Belgiji, Estoniji, Franciji, Veliki Britaniji. Prav tako poznajo podoben sistem tudi v Kanadi in nekaterih drugih državah, kot je Nova Zelandija, nekatere države ZDA,... In v vseh državah se je pokazal kot dober in je dokazal dobre rezultate.

5 NAJPOGOSTEJŠE NAPAKE, VZROKI 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 ne vedoč 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.

5.1 UKREPI ZA PREPREČEVANJE NASTANKA NEVARNOSTI

Za preprečevanje nastanka nevarnosti in s tem tudi nesreč na cesti obstaja vrsto ukrepov. Pri tem gre za sposobnosti in veščine voznika. Naj povzamem ukrepe, ki jih našteva Meško (2008):

- *Pozornost med vožnjo in dojetje* – je mogoče usmerjati na celotno prometno dogajanje ali selektivno na posamezne objekte posebnega zanimanja. Selektivna pozornost zahteva večji napor in je možna le za krajše obdobje. Po mnenju strokovnjakov je možno vzdrževati visok nivo zavestne pozornosti le nekje do 20 minut. Voznik pa mora znati locirati nevarnosti in porazdeliti pozornost tako, da zaobseže vse uporabne informacije o prometu.
- *Vizualna zaznava* – človeške oči privlačijo gibanje, svetle barve in nenavadno dogajanje. Niso prav vsake oči sposobne v celoti zaznati vsake prometne situacije. Za varno vožnjo je potrebno pozorno opazovati, planirati vnaprej, predvideti določene situacije, prilagajati način vožnje in hitrost,... Pogosto je potrebno vnaprej načrtovati akcijo za spremembo določene prometne situacije.
- *Tveganje* – vožnja je nepretrgan proces, ki zajema pazljivost, dojetje in odzivanje na pojave ki se konstantno spreminjajo, kot so druga vozila, cestna signalizacija in drugo. Ves čas je potrebno kontrolirati, ocenjevati, tehtati tveganja in odzive.
- *Predvidevanje* – je sposobnost, da napovemo (uganemo) določena dejanja drugih udeležencev v prometu. Ta sposobnost je tesno povezana z ocenitvijo tveganja in oboje v prometu imenujemo sposobnost razpoznavanja tveganja.
- *Odločanje* – odločanje lahko hitro privede do nesreče. Mnogo voznikov je neodločenih oz. se v zadnjem trenutku odločijo nepremišljeno. Tudi vozniki, ki se odločijo, še preden imajo dovolj informacij za uspešno akcijo imajo težave. Takšne odločitve nihajo med »ustaviti« in »iti naprej«, kar lahko hitro privede do napačne in usodne odločitve.
- *Obvladovanje vozila* – težava nastopi, kadar voznik ne razlikuje med kvaliteto svojih voznških sposobnosti in obvladovanjem samega sebe. Kar se pogosto dogaja. Veščina upravljanja z vozilom vključuje sposobnost, da voznik tako ali drugače komunicira z drugimi udeleženci v prometu, da varno uravnava hitrost in z volanom ohranja ustrezno smer vožnje. V primeru nevarnosti

tehnika upravljanja z vozilom vključuje sposobnost ustreznih akcij in tako voznik zopet dobi primerno kontrolo s pravilno smerjo vožnje.

- *Ogledalo* – s pogledom v ogledalo voznik oceni smer. To mu omogoča, da dobi informacije na podlagi katerih sprejema odločitve.
- *Signaliziranje* – metode komuniciranja med udeleženci v prometu so zapletene in obsežne, saj ne gre le za tradicionalne signale kot so smerniki, ročni signali, zavorne luči, zvočni signali, bleščeče luči ipd, ampak uporabniki cest sporočajo svoje namere tudi s hitrostjo vozila in položajem vozila med vožnjo.

Na tem mestu naj še navedem nekaj dejavnikov oz. napak 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 in
- drugi vzroki.

Zagotavljanje večje varnosti cestnega prometa je mogoče doseči s spodbujanjem udeležencev v prometu k odgovornejšemu vedenju, spoštovanju predpisov in oblikovanju zavedanja o pomenu prometne varnosti. Želimo doseči dvig prometno varnostne kulture na primerljiv nivo z državami z razvito varnostno kulturo, z vzgojo, izobraževanjem ter preventivnimi ukrepi pa spremeniti slabe načine vedenja v prometu.

(http://www.mss.gov.si/si/solstvo/varno_na_cesti/).

Če povzamem glavne kriterije varne vožnje:

- upoštevanje predpisov,
- zavedanje o dogajanju na cesti, ki vključuje predvidevanje,
- lastnosti in kondicija voznika,
- izkušnost.

Ko voznik s svojo vožnjo spravlja v nevarnost življenje drugih in svoje lastno, ko ogroža človekovo telesno in duševno integriteto, pa tudi pomembne gmotne dobrine, zagreši hudo malomarnost, četudi s takšnim vedenjem ne povzroči prometne nesreče, saj v vsakem primeru veliko tvega (Etika v cestnem prometu, 2008, str. 24). Treba je namreč dodati, da se zelo veliko prometnih nesreč zgodi tudi zaradi malomarnosti. Človeški faktor je skorajda vedno odločilen. Ogromno nesreč se zgodi, kadar vozniki zavestno kršijo pravila ali se zanje sploh ne zmenijo v smislu, da oni že vedo kako v dani situaciji ravnati. Tukaj se pokaže tudi karakter posameznega voznika. Tudi od slednjega je pogosto odvisno ravnanje udeleženca na cesti (ne le voznika motornega vozila, ampak tudi pešcev, kolesarjev in drugih udeležencev). Tudi trenutno čustveno stanje lahko vpliva na vedenje in ravnanje udeleženca v prometu. Ampak o tem bom več pisal v nadaljevanju.

5.2 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.

Sam menim, da je velik problem 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.

Na tem mestu naj še dodam, da so v Veliki Britaniji izvedli raziskavo (izvedel jo je Laboratorij za raziskave prometa iz Velike Britanije), s katero so ugotavljali, kako bi zmanjšanje povprečne hitrosti lahko izboljšalo stanje na naših cestah glede prometnih nesreč. Ugotovili so, da bi že samo zmanjšanje povprečne hitrosti za 3 km/h vsako leto rešilo od 5000 do 6000 življenj v Evropi in preprečilo 140.000 nesreč. To pa ne bi rešilo le življenja in zdravja ljudi, ampak bi s tem prihranili 20 milijard evrov.

Ne glede na to kje voznik vozi (po kakšni cesti) mora vedno svojo hitrost prilagoditi tako, da lahko vozilo ves čas obvladuje in da mu hitrost omogoča, da lahko ustavi pred oviro, ki jo lahko predvidi oz. pričakuje. Hitrost in način vožnje mora prilagoditi svojim sposobnostim, lastnostim in stanju ceste (mokro, spolzko, poledenelo, zasneženo itd.) ter preglednosti na njej, gostoti in drugim značilnostim prometa, vremenskim razmeram ter značilnostim vozila in tovora v njem ali na njem (Meško, 2008, str. 8).

5.3 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. 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 prehitvajo.
 - O voznikih, ki vozijo v nasprotno smer, naj obvestijo policijo.

Razlogi za takšno vožnjo (v nasprotno smer) so lahko različni. Posledice so lahko usodne, še posebej, kadar do takšne vožnje pride na avtocesti ali hitri cesti, kjer je prisotna še velika hitrost vozila.

Naštel 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).

5.4 VOŽNJA V NEUGODNIH VREMENSKIH RAZMERAH

Na varno vožnjo vplivajo številne okoliščine in ena jih so tudi vremenske razmere. Slednje velikokrat zahtevajo prilagoditev vožnje in dodatno pozornost voznika. Zahtevajo popolno prilagajanje.

Kadar govorimo o slabih oz. neugodnih vremenskih razmerah mislimo na:

- mokro vozišče – voznik se lahko zaradi močnega naliva znajde v situaciji, ki jo imenujemo »aquaplaning«. O »aquaplaningu« govorimo takrat, kadar med tekalno površino pnevmatika in voziščem nastane vodna plast, ki prekine stik pnevmatike z voziščem, saj žlebovi pnevmatike več ne morejo odvajati vode izpod nje. Zaradi tega pojava nam začne vozilo nekontrolirano drseti.
- zasneženo in spolzko vozišče – za vožnjo po snegu strokovnjaki varne vožnje svetujejo čim manj prestavljanja in vožnjo z nižjimi motornimi vrtljaji. Prav tako prepovedujejo nenadno zavijanje.
- megla – ker megla močno poslabša vidljivost, je treba, preden voznik zapelje v meglo, da ustrezno zmanjša hitrost. Za vožnjo v megli se voznikom še svetuje, da pazijo pri uporabi meglenk, da vozijo po sredini prometnega pasu, da povečajo varnostno razdaljo.
- bočni veter – bočni veter vpliva na vsako vozilo. Občutljivost se stopnjuje z velikostjo bočne površine in hitrostjo vozila. Vožnja v takšnih razmerah zahteva od voznika posebno pozornost, saj mora biti v stalni pripravljenosti, da ob sunku bočnega vetra popravi smer vozila. Jakost in smer bočnega vetra nam nakazuje »vreča« na drogu, s pomočjo katere lahko voznik predvidi morebitne težave.
- močno sonce – jutranje in večerno sonce, še posebej pozimi v kombinaciji s svetlečim snegom je zelo neprijetno in izjemno nevarno. Zaradi bleščanja lahko voznik zelo hitro spregleda oviro ali kakšno drugo kritično situacijo. Kvalitetna sončna očala so lahko vozniku velika pomoč.

Torej, tudi slabe vremenske razmere so pogosto razlog za nezgode.

Zato je treba, da voznik v slabih vremenskih razmerah:

- zmanjša in prilagodi hitrost vožnje,
- poveča varnostno razdaljo z uporabo sekundarne metode,

- se izogne sunkovitim premikom z vozilom (kot je sunkovito vrtenje volana, nenadno močno zaviranje, prehitro popuščanje sklopke pri prestavljanju v nižjo predstavo),
- pravilno uporabi prezračevanje in gretje v vozniški kabini, da se ne rosijo stekla,
- pazi na čistočo stekel in svetlobnih teles na vozilu.

ZPrCP v 1. odstavku 17. člena določa, da lahko pooblaščen uradna oseba prepove nadaljnjo vožnjo in izloči iz prometa motorno ali priklopno vozilo, ki v zimskih razmerah nima predpisane zimske opreme ali če je na njem sneg, led, voda ali druge snovi, ki bi lahko vplivale na vozne lastnosti vozila ali ki bi se lahko raztresale ali razlivalo z njega ali če stekla vozila ali vzvratna ogledala niso čista. S tem se prepreči, da bi takšno vozilo oz. takšen voznik ogrozil svojo varnost ali varnost drugih udeležencev v prometu.

6 DEJAVNIKI, KI VPLIVAJO NA VARNO VOŽNJO

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. Temu bom (v nadaljevanju) namenil celoto poglavje, pa vendar naj že na tem mestu omenim njihov vpliv.

6.1 DEJAVNIKI, KI VPLIVAJO NA NAŠO 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 naštel in opisal 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 treba poudariti, da že majhna količina zaužitih drog zmanjšuje kontrolo nad lastnim ravnanjem, kar ima lahko zelo nevarne posledice za ostale 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 začetkom 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 opozorilom ni dovoljena. Tudi o tem bom več pisal v nadaljevanju.

- **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. Zato se priporoča, da kadar smo utrujeni, da ne sedemo za volan. Če se pa že odločimo za vožnjo v utrujenem stanju, je priporočljivo, da imamo več kratkih postankov. Prav tako moramo paziti na temperaturo v avtomobilu, saj višja temperatura zvišuje utrujenost.

- **Kajenje**

Tudi kajenje, kakor tudi iskanje, prižiganje in ugašanje cigaret ter stresanje pepela med vožnjo, je lahko zelo nevarno. Med takšnim početjem se namreč odvrača 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 uporabljate le, če je vgrajen sistem za prostoročno telefoniranje. Še bolje pa je, da se voznik najprej varno ustavi na parkirnem prostoru ali na varnem mestu ob cesti in v miru opravi pogovor. In nato nadaljuje vožnjo.

6.1.1 VEDENJSKA NEURAVNOVEŠENOST

Neuravnovešeno obnašanje je odvisno od vsakega posameznika in okoliščin, kot so: neprijaznost, neprimerne kretnje, preklinjanje, pomanjkanje čuta za odgovornost, in šteje za hujše 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 samoobvladovanje 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 treba računati.

6.2 PROMETNE NESREČE IN STATISTIKA

Vzrokov za prometne nesreče je ogromno. Včasih zadošča že nesrečen splet okoliščin ali naključij, drugič pa je potrebno »izzivanje usode«. Ponovno ponavljam, da med najpomembnejše temeljne vzroke spada hitrost. Takoj za tem mu sledi dejavnik alkohola. O obeh sem že pisal. ZVCP-1 je urejal »Prometno nesrečo« v svojem devetem poglavju v členih 134–136. V 1. odstavku 134. člena je določal »Prometna nesreča je nesreča na javni cesti ali nekategorizirani cesti, ki se uporablja za javni cestni promet, v kateri je bilo udeleženo vsaj eno premikajoče se vozilo in je v njej najmanj ena oseba umrla ali je bila telesno poškodovana ali je nastala materialna škoda.« Novi ZPcCP pa ureja prometno nesrečo v členih od 109. do 111.

V 109. členu določa »Prometna nesreča je nesreča na javni cesti ali nekategorizirani cesti, ki se uporablja za javni cestni promet, v kateri je bilo udeleženo vsaj eno premikajoče se vozilo in je v njej najmanj ena oseba umrla ali je bila telesno poškodovana ali je nastala materialna škoda.« V drugem odstavku tega člena so določene štiri kategorije prometnih nesreč in sicer glede na njihove posledice

Prometne nesreče se glede na posledice delijo na štiri kategorije:

- prometna nesreča I. kategorije – prometna nesreča, pri kateri je nastala samo materialna škoda,
- prometna nesreča II. kategorije – prometna nesreča, pri kateri je najmanj ena oseba lahko telesno poškodovana,
- prometna nesreča III. kategorije – prometna nesreča, pri kateri je najmanj ena oseba hudo telesno poškodovana,
- prometna nesreča IV. kategorije – prometna nesreča, pri kateri je kdo umrl ali je zaradi posledic nesreče umrl v 30 dneh po nesreči.

Na tem mestu naj dodam nekaj statističnih podatkov, ki prikazujejo prometne nesreče in njihove posledice v zadnjih treh letih. Naj še dodam, da so podatki začasni in sicer zajemajo le podatke do meseca oktobra.

Tabela 1: Število prometnih nesreč in njihove posledice (januar 2008–oktober 2010)

	Št. prom. nesreč	Št. prom. nesreč s smrtnim izidom	Št. prom. nesreč s telesno poškodbo	Št. prom. nesreč z materialno škodo	Umrli	Hudo telesno poškodovani	Lahko telesno poškodovani
2008	19.541	172	7.551	11.818	185	959	9.797
2009	17.349	136	7.353	9.860	153	933	9.612
2010	17.739	109	6.357	11.273	117	744	8.057
10/09	+2 %	-20 %	-14 %	+14 %	-24 %	-20 %	-16 %

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

Tako lahko vidimo, da je bilo lansko leto (2010) več prometnih nesreč kot leto pred tem (2009), vendar precej manj kot leta 2008. Čeprav je bilo več nesreč lani kot predlani, je bilo med njimi manj nesreč s smrtnim izidom in tudi manj umrlih. Prav tako je bilo lani manj telesno poškodovanih kot predlani in tudi manj oseb s hudo in lahko telesno poškodbo. Podatki torej kažejo, da je bilo lani več nesreč kot predlani, vendar jih je bilo med temi več z materialno škodo in manj s smrtnim izidom ali s telesno poškodbo. Če primerjamo pretekla tri leta lahko vidimo, da je bilo leto 2008 najslabše, saj je bilo največ prometnih nesreč in tudi največ se jih je končalo s smrtnim izidom, telesno poškodbo in materialno škodo.

Naj še dodam malo primerjalne statistike za preteklo leto 2010. Ti podatki so natančnejši, saj so podatki znani v celoti, med tem ko so v gornji tabeli podatki obdelani le do meseca oktobra. In sicer je v letu 2010 je na slovenskih cestah umrlo 140 ljudi, kar je 18 odstotkov manj kot leto poprej in najmanj v zgodovini Slovenije. V Sloveniji je tako na milijon prebivalcev lani umrlo 63 ljudi, kar nas prvič doslej uvršča v sredino evropskega povprečja (le-to je bilo za leto 2009: 69 mrtvih oseb), medtem ko smo bili leta 2009 s 171 žrtvami oz. 85 na milijon prebivalcev na robu povprečja. Prometno najbolj varna evropska država je bila po podatkih za leto 2009 Švedska (39 mrtvih oseb na milijon prebivalcev), medtem ko je bila naša južna sosedica Hrvaška najslabša s 150 smrtmi na milijon prebivalcev. Za zdaj še ni znano, kam statistika za leto 2010 uvršča Slovenijo glede na nesreče s telesnimi poškodbami, je pa naša država leto prej zasedala zadnje mesto na lestvici s kar 4.510 hujšimi nesrečami na milijon prebivalcev. Na Danskem se je denimo v istem obdobju v prometnih nesrečah poškodovalo le 757 ljudi na milijon prebivalcev. Leta 2009 je sicer na cestah po državah EU umrlo skupno 34.500 ljudi, še leta 2001 pa 54.000.

Avtoceste in hitre ceste

Po podatkih Policije se je v letu 2009 na avtocestah in hitrih cestah zgodilo 1.506 prometnih nesreč (leto prej 1.529), katerih vzrok je bila neprilagojena hitrost, premiki z vozilom in nepravilna stran ter smer vožnje. V teh prometnih nesrečah je umrlo 20 oseb (leto prej devet), 55 je bilo hudo telesno poškodovanih (leto prej 50), 725 oseb pa je utrpelo lahke telesne poškodbe (leto prej 565). Policisti so na avtocestah ugotovili 41.309 (leto prej 31.425) kršitev cestnoprometnih predpisov, od tega so najpogosteje obravnavali kršitve zaradi prekoračene hitrosti, takih primerov je bilo 18.376 (leto prej 12.225), 3.491 je bilo kršitev povezanih z nepravilnostmi na tovoru in vozilu (leto prej 2.013), 2.838, je bilo povezanih z neuporabo varnostnih pasov (leto prej 2.955), 2.620 z nepravilnim prehitevanjem (leto prej 2.539), 2.149 je bilo povezanih z alkoholom (leto prej 1.392), 487 kršitev pa je bilo povezanih z neupoštevanjem varnostne razdalje (leto prej 131) (http://www.dars.si/Dokumenti/Napotki/Varna_voznja_61.aspx).

6.3 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.

6.3.1 PRAVILNA NAMESTITEV PROSTORA VOZNIKA IN VARNOSTNE OPREME

Še pred začetkom 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 treba 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 (air bag) in aktivni vzglavniki) postal še pomembnejši (NPVCP, 2006, str. 18). Zato je potrebno vedno preden začnemo z vožnjo se pripeti z varnostnim pasom in preveriti ali so pripeti tudi naši sopotniki (tudi na zadnjih sedežih). Varnostni pas pa ne sme biti zavrt, bočni del mora potekati čim nižje čez bok, zategnjen mora biti tako, da ni zračnosti med trakom in telesom in ramenski del ne sme potekati čez vrat.

ZPrCP v 1. odstavku 33. člena določa »Med vožnjo morajo biti osebe v motornem vozilu na vseh sedežih, kjer so vgrajeni varnostni pasovi, pripete na način, ki ga je predvidel proizvajalec vozila glede na konstrukcijo zadrževalnega sistema«. V nadaljevanju še določa, kdo varnostnega pasu ne rabi uporabljati (npr. oseba, ki z veljavnim zdravniškim potrdilom dokaže, da pasu zaradi zdravstvenih razlogov ne more uporabljati).

Uporaba varnostnega pasu je nujni, torej obvezni sestavni del varne vožnje, ki dokazano rešuje življenja. Po podatkih, ki sem ji zasledil bi se naj z močjo rok in nog lahko zadržali v sedežu le pri trku s hitrostjo do 7 km/h. Vendar pa sam varnostni pas ne dela čudežev in zato ne smemo pozabiti, da tudi najkakovostnejši sistem varnostnih pasov kombiniran s kupom pasivne varnostne opreme v avtomobilu ne zaleže, če vozilo trči s preveliko hitrostjo. Že pri trku avtomobila, ki vozi s hitrostjo 50 km/h v oviro, ki se ne deformira, se naletna teža potnikov poveča za 25 – krat, pri 90 km/h pa se teža poveča kar za 78 – krat (http://www.vozimo-pametno.si/index.php?option=com_content&task=view&id=114&Itemid=155).

Kadar s seboj vozimo otroka moramo ustrezno namestiti in uporabiti tudi otroški varnostni sedež. Otroka torej lahko varno vozimo v avtomobilu le, če je pripet v ustreznem otroškem varnostnem sedežu. Zelo nevarno je, če dojenčka vozimo v naročju ali košari. Le pri trku z zelo majhno hitrostjo (do 5 km/h) lahko dojenčka zadržimo v naročju. Pri vseh višjih hitrostih pa dojenčka ne moremo zadržati in se lahko pri trku poškoduje. Če dojenčka vozimo pripetega v otroškem varnostnem sedežu, ki je tudi pravilno nameščen v avtomobilu, lahko kar za 70 % zmanjšamo tveganje za nastanek hudih telesnih poškodb ali celo smrti (http://www.vozimo-pametno.si/index.php?Itemid=129&id=91&option=com_content&task=view).

6.3.2 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.

Pomembna je tudi varna ustavitev vozila. In sicer v 1. odstavku 65. člen ZPrCP določa »Ustavitev ali parkiranje na vozišču je dovoljeno le na desni strani vozišča v smeri vožnje. Če so na desni strani vozišča tirnice, je dovoljena ustavitev ali parkiranje na levi strani vozišča. Na enosmerni cesti je dovoljena ustavitev ali parkiranje na obeh straneh smernega vozišča.«

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 (http://www.vozimo-pametno.si/index.php?option=com_content&task=view&id=117&Itemid=158).

Pri vožnji na mokrem vozišču mora biti varnostna razdalja najmanj tri sekunde, na zasneženem ali zelo spolzkem cestišču pa moramo imeti štiri do pet sekundno varnostno razdaljo. V takih pogojih pa je potrebno zmanjšati tudi hitrost vožnje. V teh izjemno zahtevnih pogojih vožnje so pomembni prav vsi elementi varnosti, zbran in trezen voznik, ter tehnično brezhibno vozilo. Upoštevati moramo, da so te razmere zahtevne tako za voznika kot tudi za vozilo samo. Na mokri ali zasneženi cesti je že najmanjša težava z zavorami, pnevmatikami in ne nazadnje s sistemom za gretje in zračenje lahko usodna.

6.3.3 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.

Varstvo udeležencev cestnega prometa ZPrCP ureja v svojem 9. poglavju in sicer v členih od 83 do 97.

6.3.4 SISTEMATIČEN PRISTOP K VARNI VOŽNJI

Na tem mestu bom namenil nekaj vrstic sistematičnemu pristopu k varni vožnji. Izjemnega pomena je koncentracija in pozornost voznika. Tako samoumevni 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 vnaprej 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).

6.3.5 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

Varčni način vožnja pa ni samo varčen. Zraven tega, da za 10 do 15 % zmanjšamo porabo goriva in emisije CO₂, zmanjšamo hrup, zmanjšamo stroške vzdrževanja vozila zaradi manjše obrabe, povečamo udobje vožnje, hkrati pa tudi za 10 do 25 % zmanjšamo število prometnih nesreč. Ne glede na vse pa pridemo na cilj, kamor smo namenjeni v istem času, kakor če bi vozili agresivno.

Varčna vožnja zahteva tudi stalno skrb za pravilen tlak v pnevmatikah, poleg tega pa moramo z vozila odstraniti odvečni tovor (prtljažnik, kovček za prtljago itd.) in s takšnim načinom vožnje lahko (če upoštevamo povprečen avto in prevoženih 1.200 km) prihranimo mesečno od 10 do 15 l goriva (<http://www.policija.si/index.php/preventiva/6185-nasveti-voznikom?lang=>).

Pomemben dejavnik porabe goriva je tudi zračni upor. Če navedem ugotovitve strokovnjakov, ki so s poskusom ugotovili, da lahko voznik, ki vozi s hitrostjo 85 km/h 50 m za tovornim avtomobilom (kar je zadostna varnostna razdalja po načelu "2 sekund"), prihrani 6 do 12 odstotkov goriva.

6.4 DEFENZIVNA VOŽNJA

Defenzivna vožnja pomeni previdno vožnjo. Takšen voznik raje pelje 10 km/h premalo kot preveč oz. od predpisane hitrosti. Na tak način se izogonej morebitnemu tveganju za nevarnost. Temeljno načelo oz. pravilo takšne vožnje je opazovanje. Do nesreče velikokrat pride, ker voznik nekoga oz. nečesa ne opazi. Do prometne nesreče torej lahko pride, če eden od voznikov ni bil pozoren na dogajanje v prometu. Prav tako ne smemo zaupati drugemu vozniku oz. se zanašati na njegove reakcije saj ne moremo vedeti kako bo on ravnal oz. reagiral. Ne vemo kakšno je njegovo psihofizično stanje in ne poznamo njegovih sposobnosti in stopnje pozornosti. Samo predvidevanje nam ne pove ničesar in nas lahko pripelje do nesreče. V prometu velja, da nikoli ne moreš biti preveč pozoren in to še posebej velja za defenzivno vožnjo. Dodatna previdnost torej ni nikoli odveč. Pri pisanju o defenzivni vožnji ne morem spustiti varnostne razdalje. Vzdrževanje ustrezne varnostne razdalje lahko pomeni dodatno varnost in manjše tveganje za prometno nesrečo. Vozniki, ki vozijo defenzivno pazijo na varnostno razdaljo.

Defenzivna (previdna) vožnja oz. previden voznik (<http://www.avtosolansanela.si/blog/dober-voznik-dobra-voznja/>) pri vožnji:

- spoštuje omejitve hitrosti,
- vedno prilagaja hitrost vožnje razmeram v prometu in upošteva varnostno razdaljo,
- prilagaja varno vožnjo trenutnemu počutju in zdravstvenemu stanju,
- predvideva prometne situacije in se ne odloča v zadnjem trenutku,
- opazuje promet za in tudi daleč pred vozilom,
- spoštuje predpise in ne vozi na meji lastnih sposobnosti ali zmogljivosti svojega vozila,
- je obziren do ostalih udeležencev v prometu,
- izogiba se tveganju in se ne izpostavlja nevarnim situacijam, odstopa pa tudi od pravice prednosti, če to prometna situacija nakazuje.

6.5 PROMETNO OKOLJE

Planiranje in oblikovanje cestne infrastrukture vključno z njenim okoljem je za dolgoročno doseganje trajnega zagotavljanja prometne varnosti ključnega pomena (NPVCP, 2006, str. 24). Dobro oblikovanje cestne infrastrukture, ki temelji na principih uporabnosti, homogenosti in predvidljivosti so ključ za varne ceste in tako posledično tudi za varno vožnjo. Že pri samem planiranju, gradnji in uporabi cest je treba izvesti takšne ukrepe, ki bodo zagotavljali varnost na cesti. Prav tako je treba skrbeti za obstoječe cestno omrežje in sicer tako, da se spremljajo tisti odseki cest, ki predstavljajo potencialno nevarnost za nastanek prometnih nesreč. Spremljanje varnosti na ogroženih predelih cest, kjer se je v primerjavi s podatki iz prejšnjih let

gostota prometnih nesreč povečala in z ustreznim ukrepanjem dolgoročno preprečuje oz. zmanjšuje možnosti nastanka novih nesreč (NPVCP, 2006, str. 24).

Neustrezne in neprimerne ceste so nemalokrat razlog za kakšno cestno nezgodo. Tako, da se varnost na cesti lahko zagotovi oz. izboljša tudi na tak način. Tukaj pa posamezniki ne more veliko prispevati, niti skupina posameznikov.

6.6 KOMU ALI ČEMU MORAMO V PROMETU NAMENITI POSEBNO POZORNOST

Med vožnjo moramo biti vedno pozorni na dogajanje okoli sebe in svojega vozila. Naša pozornost mora biti usmerjena na vse 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 treba 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 treba 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 znana že vnaprej pa je potrebno, da svojo vožnjo temu ustrezno prilagodi in nadaljuje, ko je »ovira« odstranjena.

6.7 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«.

7 VPLIV PSIHOFIZIČNEGA STANJA VOZNIKA NA VARNOST V PROMETU

Že NPVCP določa:

»Alkohol izrazito vpliva na človeka, torej tudi na voznika in njegovo ravnanje v cestnem prometu. Alkohol zavira delovanje vseh človekovih funkcij, ki so pomembne za varno udeležbo v cestnem prometu (zmanjšuje zbranost, zmožnost zaznavanja dražljajev in odzivanja nanje, predvsem pa povečuje število napak, ki jih voznik naredi med vožnjo), in tudi delovanje človekove "osebnostne zavore", ki zagotavlja socialno prilagojeno vedenje, obenem pa povečuje zaupanje v lastne sposobnosti in v zmožnost obvladovanja situacije. Posledica je seveda vožnja preko svojih zmožnosti in zmožnosti vozila, ob tem pa voznik ne upošteva prometnih razmer in drugih udeležencev v cestnem prometu. Voznik, ki vozi pod vplivom alkohola, je potencialna nevarnost za vse udeležence v cestnem prometu (tudi zase) in ima po statističnih podatkih kar nekajkrat večjo možnost za povzročitev prometne nesreče z najhujšimi posledicami kot drugi vozniki.«

Sam menim, da bi zgoraj zapisana vsebina morala biti jasna vsakomur, ki sede za volan. Prav tako se je treba izogniti vožnji (kot sovoznik), če vozilo upravlja oseba, ki je pod vplivom alkohola, mamil ali drugih psihoaktivnih snovi. Tega bi se morali zavedati prav vsi in v takšni situaciji ravnati odgovorno. V nadaljevanju bom predstavil kaj takšna vožnja lahko prinese oz. povzroči.

7.1 POČUTJE V ČASU VOŽNJE

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 prometnovarnostne razmere, so ostrejšje tudi sankcije za vse tiste voznike, ki imajo v organizmu več alkohola, kot je dovoljena meja.

Za zagotovitev večje varnosti na naših cestah bi morali ta problem obravnavati resneje kot ga in mu posvetiti še več pozornosti. Samo zakonodaja ne more narediti vsega. Potreben je poostren nadzor, saj veliko takšnih voznikov leta in leta vozi v takšnem stanju in ne doživijo srečanja s policisti.

7.2 VPLIV ALKOHOLA, MAMIL IN NEKATERIH ZDRAVIL NA OSEBNOSTNE SPREMEMBE (SPOSOBNOSTI) VOZNIKA ZA VARNO VOŽNJO

• Vpliv alkohola na sposobnosti voznika

Pod vplivom alkohola se zmanjšuje predvsem pozornost, od katere sta v tesni medsebojni zvezi odvisni zlasti dojemanje in razumevanje. O tem že dolgo ni več nobenega dvoma. Zmanjšuje se sposobnost očesne akomodacije, kar neposredno vodi do motenj globinskega gledanja, povezanih z motnjami v ocenjevanju oddaljenosti in hitrosti (Meško, 2008, str. 22). Zraven tega pa podaljša čas, ki je potreben na prilagoditev očesa na svetlobne spremembe.

Kar se tiče refleksov velja, da so v določenih situacijah refleksi celo hitrejši (kadar je voznik pod vplivom alkohola), vendar v približno 80 % nepravilni. Zato so reakcije v nepričakovanih situacijah napačne. Alkohol pa močno vpliva tudi na duševno stanje voznika, kot je kritičnost, občutek za odgovornost, prepričanost o lastnih sposobnostih itd. za voznika pod vplivom alkohola je značilno, da zaupa vase in v svoje sposobnosti, ki jih precenjuje, medtem ko nevarnost odločno podcenjuje. Če vse te ugotovitve voznik prenese za krmilo motornega vozila, so posledice lahko katastrofalne.

V spodnji tabeli se lepo vidi kakšne posledice ima alkohol na človeka in kako se to odraža na njegovem dojetju okolice in na njegovih sposobnostih.

Tabela 2: Posledice pri vozniških sposobnostih glede na popito koncentracijo alkohola

Koncentracija alkohola/kg krvi	Posledice
0,2 g	<ul style="list-style-type: none"> poslabša se sposobnost opazovanja premikajočih se luči
0,3 g	Poslabša se sposobnost globinskega opazovanja in s tem pravilne izbire varnostne razdalje. Zmanjša se kritičnost do lastnega ravnanja in samokontrola. Zaradi izgube zavor se poveča pripravljenost za tveganje, lahko tudi agresivnost.
0,5 g	<ul style="list-style-type: none"> pojavi se rdeča slepota (slabša zaznava rdeče luči na semaforju in zavornih luči), zmanjšuje se sposobnost hitrega preusmerjanja pogleda z enega predmeta na drugega, pridobi se občutek, da so predmeti bolj oddaljeni, kot so v resnici, podaljša se reakcijski čas, pojavijo se motnje ravnotežja, pojavijo se napačne ocene hitrosti vozil, voznik se vedno težje prilagaja naglim svetlobnim spremembam. <p>Večina ljudi pri doseženi stopnji 0,5 g/kg ne zmore odločitve, da ne bo popila ničesar več.</p>
0,8	<ul style="list-style-type: none"> bistveno se poslabša možnost koncentracije, do 25 % se zmanjša ostrina vida,

	<ul style="list-style-type: none"> • pojavi se ožjenje vidnega polja in t. i. tunelski vid, • reakcijski čas se podaljša za 35 - 50 %, • pojavi se stanje evforije, • voznik se ne kontrolira več in precenjuje svoje sposobnosti, • bistveno se poslabšajo zmožnosti, prostorske zaznave in ocene oddaljenosti vozil in predmetov, ki se približujejo, • voznik ne more več usmerjati pogleda
Višje koncentracije	<ul style="list-style-type: none"> • povečuje se število napak, zgoraj navedeni učinki so še močnejši.

Vir:

http://www.vozimo-pametno.si/index.php?Itemid=296&id=192&option=com_content&task=view

• Vpliv mamil na sposobnosti voznika

Mamilo je vsaka tista snov, ki vpliva na posameznikovo psihofizično stanje v smislu, da le tega spremeni. Lahko deluje na različne načine in sicer kot halucinogeni, evforiki, narkotiki ali kot psihotoniki. Naj na kratko opišem njihove učinke. Halucinogena mamila vplivajo na vidne in slušne zaznave voznika hkrati pa povečujejo emocionalnost. Evforiki pri vozniku zmanjšujejo občutek za zavedanje in odgovornost. Zaradi evforikov so zmanjšane reakcije in sproži se močan občutek ugodja, močnega razpoloženja hkrati pa se zmanjšajo bolečine. Narkotiki zavirajo delovanje centralnega živčnega sistema. Psihotiki (poživila) pa na voznika delujejo tako, da pospešujejo delovanje avtonomnega živčevja, povečujejo duševno in telesno storilnost ter blažijo občutek lakote, žeje in utrujenosti.

• Vpliv nekaterih zdravil na sposobnosti voznika

Tudi jemanje nekaterih zdravil ima lahko močan in nevaren učinek na sposobnost voznika. Pomirjevala (sedativi) so sredstva, ki se v majni količini uporabljajo za pomiritev in zmanjšanje psihične napetosti, v večji dozi pa kot uspavalne tablete (Meško, 2008, str. 23). Ta sredstva zmanjšajo napetost, povečujejo brezskrbnost, delujejo na zaznavanje in mišljenje ter zmanjšujejo presojo. Vse to vpliva na voznika in na njegovo vožnjo. Čeprav je na prvi pogled vpliv zdravil precej nedolžen in marsikdo zdravil ne jemlje kot resno grožnjo za njegove sposobnosti za vožnjo, pa kljub temu psihoaktivna zdravila pomembno vplivajo predvsem na zapletenejša opravila, potrebna za varno vožnjo. Zdravila s takšnim vplivom se imenujejo trigoniki in so označena že na embalaži in sicer imajo na ovitku odtisnjen rdeč trikotnik in posebno opozorilo. Zato jih mora vsak voznik jemati resno in upoštevati.

7.3 PSIHOFIZIČNO STANJE UDELEŽENCEV V PROMETU PO ZPrCP

ZPrCP ureja »Psihofizično stanje udeležencev cestnega prometa« v svojem XI. poglavju (104 - 111. člen). V 104. členu določa »Voznik ne sme voziti vozila v cestnem prometu, niti ga začeti voziti, če je pod vplivom alkohola. Učitelj vožnje ne sme usposablјati kandidata za voznika motornega vozila in spremljevalec ne sme spremlјati voznika, če je pod vplivom alkohola. Pod vplivom alkohola je voznik, učitelj vožnje oziroma spremljevalec, ki ima v organizmu več alkohola, kot dovoljuje

ta zakon, in voznik, ki tudi pri manjši koncentraciji alkohola kaže znake motenj v vedenju, katerih posledica je lahko nezanesljivo ravnanje v cestnem prometu.«

105. člen (130. člen ZVCP-1) določa kdo v cestnem prometu ne sme imeti alkohola v organizmu:

- voznik motornega vozila ali skupine vozil kategorije C1, C, D1, D, BE, C1E, CE, D1E, DE,
- voznik vozila, s katerim se opravljata javni prevoz potnikov ali blaga ali prevoz oseb za lastne potrebe,
- voznik vozila, s katerim se prevažata nevarno blago,
- poklicni voznik motornega vozila, kadar opravlja ta poklic,
- učitelj vožnje med usposabljanjem kandidata za voznika v vožnji motornega vozila,
- kandidat za voznika med usposabljanjem v vožnji motornega vozila,
- spremljevalec,
- voznik začetnik,
- voznik motornega vozila, ki nima vozniškega dovoljenja ali v vozniskem dovoljenju nima vpisane kategorije motornega vozila, ki ga vozi,
- voznik motornega vozila, ki se mu izvršuje prepoved vožnje motornega vozila ali mu je vozniško dovoljenje odvzeto,
- voznik, ki prevažata skupino otrok.

Drugi vozniki imajo lahko največ do vključno 0,50 grama alkohola na kilogram krvi ali do vključno 0,24 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka, pod pogojem, da tudi pri nižji koncentraciji alkohola ne kažejo znakov motenj v vedenju, katerih posledica je lahko nezanesljivo ravnanje v cestnem prometu.

V 106. členu ZPcCP (131. člen ZVCP-1) določa »prepovedane droge, psihoaktivna zdravila in druge psihoaktivne snovi«. Voznik ne sme voziti vozila v cestnem prometu niti ga začeti voziti, če je pod vplivom prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, in njihovih presnovkov, ki zmanjšujejo njegovo sposobnost za vožnjo. Učitelj vožnje ne sme usposablјati kandidata za voznika motornega vozila in spremljevalec ne sme spremlјati voznika, če je pod vplivom prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, ki zmanjšujejo njegovo sposobnost za vožnjo.

Dejstvo je, da lahko promet poteka le, če vlada popolno zaupanje v odgovorno ravnanje udeležencev. Z izrekom sankcije prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja je za določen čas onemogočena udeležba v prometu tistim osebam, ki so z vožnjo pod vplivom alkohola ali psihoaktivnih snovi izkazale, da tega zaupanja, ki ga vsi udeleženci v prometu uživajo in ki ga morajo zato tudi vsi udeleženci opravičevati, niso vredne (Bizjak, Viltužnik, 2009, str. 102). Iz pojasnil Vlade RS in Ministrstva RS za notranje zadeve izhaja, da je prav vožnja pod vplivom alkohola med najpogostejšimi vzroki za prometne nesreče. V obrazložitvi Predloga ZVCP (Poročevalec Državnega zbora, št. 5/95, str. 14) je navedeno, da je psihofizično stanje voznikov med petimi najpogostejšimi vzroki prometnih nesreč (Bizjak, Viltužnik, 2009, str. 102). Res je, da takšna sankcija predstavlja razumen odziv zakonodajalca na splošno znane podatke o velikem številu prometnih nesreč s hudimi posledicami. Ampak tukaj se mi postavlja vprašanje, kdo zagotavlja, da

takšni vozniki, ki jim je sicer bilo odvzeto prometno dovoljenje, ne bodo sedli za volan brez dovoljenja, po možnosti pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih snovi. In kolikokrat se to v praksi dogaja ter koliko takšnih je na naših cestah in tega ne vemo ali zanj zvemo ko je že povzročil nesrečo.

Naj še dodam podatek, ki sem ga zasledil med prebiranjem literature in sicer, da se največ z alkoholom povezanih prometnih nezgod se zgodi za vikende, med 18. uro in 4. uro zjutraj.

ZPrCP v 21. členu določa prepoved vožnje osebi, za katero meni, da ni sposobna voziti, in sicer je v tem členu zapisano »Če policist ugotovi, da v cestnem prometu vozi vozilo oseba, ki nima pravice voziti takega vozila ali za katero iz upravičenih razlogov meni, da ni sposobna voziti takega vozila, ji mora prepovedati nadaljnjo vožnjo.«

7.4 NEKAJ STATISTIKE

Pri tem naj navedem rezultat raziskave, ki so jo izvedli Grebenc, Šabič in Kvaternik (2009) glede izkušenj, ki jih imajo mladi (v raziskavi so sodelovali dijaki) z alkoholom in prepovedanimi drogami. Problem z vožnjo pod vplivom alkohola in tudi drugih psihoaktivnih snovi je še vedno najpogostejši med mladimi. Najhujša je kombinacija alkohola in mladostniške drznosti. Čeprav se ta problem pojavlja tudi pri vseh drugih starostnih skupinah, ampak pri mladih zaradi načina življenja predstavlja še dodatno »grožnjo«. Po podatkih, ki sem jih zasledil bi naj 18–20-letniki povzročili dva do štirikrat več prometnih nezgod pod vplivom alkohola kot ljudje čez štirideset let starosti. Je pa tudi res, da mladi vozniki hitreje izgubijo kontrolo nad vozilom. No, naj povzamem nekaj rezultatov, do katerih so prišli omenjeni »avtorji« v opravljeni raziskavi.

7.4.1 IZKUŠNJE Z ALKOHOLOM

Od vseh (vzorec 1514 dijakov ljubljanskih srednjih šol) v anketi sodelujočih dijakov jih je 774 (50,2 %) odgovorilo, da niti kot potniki niti kot vozniki nimajo izkušenj z alkoholom ali/in prepovedanimi drogami v povezavi z vožnjo, vsi ostali (49,8 %) so vsaj enkrat doživeli vožnjo, kjer je bil voznik pod vplivom alkohola ali/in drog. Takšen podatek je res zaskrbljujoč. Pri tem pa sem se vprašal ali so dejansko vsi anketiranci odgovorili popolnoma »pošteno«. Torej sem podvomil v verodostojnost tega rezultata, čeprav je že ta podatek dovolj »šokanten«. Pri tem je raziskava pokazala, da alkohol in prepovedane droge, bodisi ločeno ali hkrati, v povezavi z vožnjo, pogosteje uživajo dijaki moškega spola. Pa tudi kar se tiče vožnje brez izpita in sočasne vožnje pod vplivom alkohola/drog prevladujejo dijaki moškega spola.

Večina (54,2 %) dijakov, ki pije alkohol ali/in uživa droge skrbi, da varno pridejo domov. Med tem, ko jih 47,6 % anketiranih nikoli ne uživa drog ali alkohola, kadar vozi, 35,2 % pa jih pokliče taksi ali se pelje z avtobusom ali drugim prevoznim sredstvom, 26,7 % jih pokliče starše, prijatelje ali druge sorodnike.

7.4.2 IZKUŠNJE S PROMETNIMI NESREČAMI

Med vsemi dijaki, udeleženi v anketi, jih je 97 (6,3 %) povedalo, da so že bili udeleženi v prometni nesreči, katere vzrok je bil alkohol in/ali droge. Med temi, ki so bili udeleženi, jih je bilo 55,8 % vključenih kot sopotniki, kot povzročitelji jih je bilo vključenih 13,7 %, kot vozniki, ki nesreče niso povzročili pa 15,5 %. Kljub temu, da odstotek ni visok, je glede na to, da gre za mlade ljudi in glede na to, da bodo takšno ravnanje verjetno še ponovili podatek visok. Sam bi mogoče pričakoval, da jih je več takšnih, ki so bili udeleženi v prometni nesreči, katere vzrok je bil alkohol in/ali droge, ampak kljub temu je vsaka »žrtev« pomembna in je treba ukreniti vse kar je mogoče, da bi bilo to število čim manjše.

Ne glede na to, da k prometni varnosti prispevajo tako okolje (slaba vidljivost, bleščanje, poledenela cesta) kot vozilo (slabe zavore, izrabljene gume), je smiselno, da se še posebej posvetimo problematiki zmanjšanja števila z alkoholom pogojenih prometnih nezgod, saj prometni udeleženci sami ali pa v interakciji z drugimi dejavniki povzročijo več kot 90 % vseh nezgod (<http://www.mislizglavo.si/index.php/mode=MoreContent/menuid=32>). Naj še dodam, da uporaba alkohola in prepovedanih drog v povezavi s prometom ni le problem posameznikov, ampak je problem, ki zadeva vse nas, tako politiko kot civilno družbo.

8 ZAKLJUČEK

Ko voznik 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 ne bi 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 zasledil 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.

Sam menim, da tudi visoke kazni in redni prometni nadzor, v smislu poostrenih in rednih kontrol, lahko pripomorejo k lepšemu vedenju na cestah. Sicer je vsem jasno, da prav nihče ne želi biti udeležen v kakršnikoli prometni nesreči, pa vendar, se vozniki ne obnašajo vedno temu ustrezno. Je že res, da živimo v svetu, kjer se nam vsak dan nekam mudi in imamo časovno stisko, a zaradi sekunde neprevidnosti, se nam lahko življenje čisto obrne na glavo. Zaradi tega se moramo na cesti vedno vesti tako, da se nam ta sekunda nikoli ne more zgoditi. Če bi se tega zavedla vsak, ki sede za volan bi bila situacija precej drugačna. Vsako dejanje, ki lahko tako ali drugače doprinese k izboljšanju razmer je zaželeno.

Lahko bi rekli, da je varna vožnja močno prepletena s psihologijo in duševnim stanjem vsakega posameznika. Kot sem opisal lahko čustva in značaj posameznega udeleženca v prometu velikokrat vpliva na razplet dogajanja v prometu. Promet je izjemno dinamičen proces in v njem se srečujejo zelo različni subjekti in objekti in preko tega se odraža tudi čustveno stanje posameznika. Za kakršnokoli izkazovanje svojega osebnega duševnega stanja v prometu ni prostora. V prometu veljajo pravila in ta so za vse enaka in bi se jih morali držati ne glede na to kaj se nam dogaja v službi, doma za zaprtimi vrati, v šoli ali kjerkoli drugje.

LITERATURA IN VIRI:

Ali naj prehitim?

http://www.siol.net/avtomoto/nasveti/varna_voznja/2009/11/ali_naj_prehitim.aspx,
dostopno 11. 12. 2010

Alkohol in promet.

<http://www.mislizglavo.si/index.php/mode=MoreContent/menuid=32> ,
dostopno 4. 1. 2011

AMZS. <http://www.amzs.si/?podrocje=368> , dostopno 8. 1. 2011

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> , dostopno 1. 1. 2011

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 ,
dostopno 15. 1. 2011

DARS. Varna vožnja.

http://www.dars.si/Dokumenti/Napotki/Varna_voznja_61.aspx , dostopno 7. 12. 2010

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.

Holynski, M. (2004). Defenzivna vožnja. Ljubljana: Samozaložba.

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 ,
dostopno 7. 2. 2011

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,
dostopno 7. 2. 2011

Javna agencija RS za varnost prometa. Primerna varnostna razdalja.

http://www.vozimo-pametno.si/index.php?option=com_content&task=view&id=117&Itemid=158, dostopno
o 7. 2. 2011

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, dostopno 5. 1. 2011

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> , dostopno 10. 1. 2011

Ministrstvo za šolstvo in šport. Varno na cesti.

http://www.mss.gov.si/si/solstvo/varno_na_cesti/ , dostopno 10. 1. 2011

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

, dostopno 15. 1. 2011

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 , dostopno 15. 1. 2011

Ministrstvo za notranje zadeve. Pomembne novosti Zakona o voznikih.

http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/KM_vodstvo/gradivo_MNP_AVP31082010.pdf , dostopno 4. 2. 2011

Na cesti ni popravnega izpita. Dober voznik, dobra vožnja.

<http://www.avtosola-sanela.si/blog/dober-voznik-dobra-voznja/> ,

dostopno 6. 1. 2011

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_c_este.pdf, dostopno 7. 1. 2011

Omejitev ni vedno za zaupati.

http://www.siol.net/avtomoto/nasveti/varna_voznja/2009/11/omejitvam_ni_vedno_za_zaupati.aspx , dostopno 11. 12. 2010

Pravilnik o programih dodatnega usposabljanja voznikov in programov usposabljanja izvajalcev programa. Uradni list RS, št. 69/2007.

<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200769&stevilka=3821> ,

dostopno 12. 12. 2010

Pravilnik o pogojih za izvajanje programov izobraževanja, usposabljanja, vadbe varne vožnje in skupinskih delavnic ter izdaji dovoljenj za izvajanje programov. Uradni list RS, št. 70/2007.

<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200770&stevilka=3837> ,

dostopno 12. 12. 2010

Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o pogojih za izvajanje programov izobraževanja, usposabljanja, vadbe varne vožnje in skupinskih delavnic ter izdaji dovoljenj za izvajanje programov. Uradni list RS, št. 103/2009.

<http://www.uradni-list.si/1/content?id=95083> , dostopno 12. 12. 2010

Predstavitev tečaja AMZS.

<http://www.amzs.si/?podrocje=12> , dostopno 13. 12. 2010

Pasti za nestrpne voznike.

http://www.siol.net/avtomoto/nasveti/varna_voznja/2010/08/past_za_nestrpne.aspx,
dostopno 13. 12. 2010

Prehitevanje.

http://www.siol.net/Avtomoto/Avtosola/Teorija/6_Prehitevanje.aspx ,
dostopno 15. 12. 2010

Pešca na prehodu vidimo ali ne.

http://www.siol.net/avtomoto/nasveti/varna_voznja/2010/02/prehod_za_pesce.aspx,
dostopno 15. 12. 2010

Prva vožnja, varna vožnja.

http://www.vozimo-pametno.si/index.php?Itemid=129&id=91&option=com_content&task=view ,
dostopno 6. 2. 2011

Policija. Nasveti voznikom. Preventiva – Prometna varnost.

<http://www.policija.si/index.php/preventiva/6185-nasveti-voznikom?lang> ,
dostopno 7. 2. 2011

Skupnost slovenskih voznikov. Nova prometna zakonodaja. (2011).

<http://voznja.si/article/21/nova-prometna-zakonodaja> , dostopno 6. 2. 2011

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

Varna vožnja.

<http://www.ednevnik.si/?u=varnost> , dostopno 5. 12. 2010

Voznik začetnik. Opravljen izpit ne bo več dovolj.

<http://www.rtvsl.si/slovenija/vozniki-zacetniki-opravljen-izpit-ne-bo-vec-dovolj/236004> , dostopno 1. 1. 2011

Wikipedija. Avto-moto zveza Slovenije.

http://sl.wikipedia.org/wiki/Avto-moto_zveza_Slovenije , dostopno 7. 1. 2011

Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1-UPB5) Uradni list RS, št. 56/2008.

<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200483&stevilka=3690> ,
dostopno 1. 12. 2010

Zakon o javnih cestah (uradno prečiščeno besedilo) (ZJC-UPB1). Uradni list RS, št. 33/2006.

<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200633&stevilka=1349> ,
dostopno 12. 12. 2010

Zakon o prekrških (ZP-1) Uradni list RS, št. 7/2003.

<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=20037&stevilka=238> ,
dostopno 5. 1. 2011

Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP). Uradni list RS, št. 109/2010.
<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=2010109&stevilka=5733> ,
dostopno 2. 2. 2011

Zakon o voznikih (ZVoz). Uradni list RS, št. 109/2010.
<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=2010109&stevilka=5734> ,
dostopno 2. 2. 2011

Zakon o motornih vozilih (ZMV). Uradni list RS, št. 106/2010.
<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=2010106&stevilka=5475> ,
dostopno 2. 2. 2011

Zakon o cestah (ZCes-1). Uradni list RS, št. 106/2010.
<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=2010109&stevilka=5732> ,
dostopno 2. 2. 2011