



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija

Program: logistični inženir

Modul: cestni promet

**PROMETNA PRAVILA IN PREDPISI V
PRAKSI IN PRI POUČEVANJU TER
PREVERJANJU ZNANJA KANDIDATOV ZA
VOZNIKE KATEGORIJE B S PREDLOGI
POENOTENJA UPORABE**

Mentor: mag. Brane Lotrič

Kandidat: Anže Rus

Drenov Grič, junij 2019

ZAHVALA

Za nastanek diplomske naloge se predvsem zahvaljujem svojemu mentorju gospodu mag. Branetu Lotriču, ki mi je svetoval in me s svojimi strokovnimi nasveti usmerjal.

Zahvaljujem se lektorici Jasmini Spahalić, mag. slovenistike, ki je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledala.

Posebno pa se moram zahvaliti svoji življenjski sopotnici Luciji Alič, ki mi je stala ob strani in me spodbujala pri pisanju diplomskega dela.

IZJAVA

Študent Anže Rus izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal/a pod mentorstvom mag. Braneta 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

V diplomski nalogi se osredotočamo na problem razlik med praktičnim poučevanjem v šoli vožnje, zakonodajo, ki to področje ureja in pričakovani izpitne komisije na področju Ljubljane. Osvetljene so bistvene pomanjkljivosti zakonov in načinov poučevanja, ki bi bile lahko kandidatom, ob predlaganih spremembah, predstavljene na lažje načine, pri tem pa bi vseeno ohranjali varnost v cestnem prometu.

KLJUČNE BESEDE

- **zakon**
- **praksa**
- **varnost v prometu**
- **upoštevanje cestno prometnih predpisov**

ABSTRACT

In the diploma thesis we focus on the problem of differences between practical teaching at the driving school, the legislation that regulates this field and the expectations of the examining commission in Ljubljana. Essential deficiencies in the laws and methods of teaching that could be candidates, when proposed, are highlighted in easier ways, while still maintaining road safety.

KEYWORDS

- **law**
- **driving practise**
- **traffic safety**
- **compliance with road traffic regulations**

KAZALO

1. UVOD	1
Predstavitev problema	1
Cilji naloge	1
Predstavitev okolja.....	1
Predpostavke in omejitve.....	2
Metode dela.....	2
2. TEORETIČNE OSNOVE.....	2
Znak "USTAVI!"	3
Krožno križišče	3
Vožnja v sredino križišča	4
Premiki in pogledi	5
Vzratno bočno parkiranje	5
Kolesarji na prehodu za pešce.....	5
3. RAVNANJE VOZNIKOV V PRAKSI	6
Znak "USTAVI!"	6
Krožno križišče	6
Vožnja v sredino križišča	6
Premiki in pogledi	6
Vzratno bočno parkiranje	7
Kolesarji na prehodu za pešce.....	7
4. UČENJE V ŠOLI VOŽNJE	7
Znak "USTAVI!"	7
Krožno križišče	8
Vožnja v sredino križišča	8
Premiki in pogledi	10
Vzratno bočno parkiranje	11
Kolesarji na prehodu za pešce.....	11
5. PREDLOGI ZA poenotenje ravnanja voznikov	11
Znak "USTAVI!"	11

Krožno križišče	12
Vožnja v sredino križišča	12
Premiki in pogledi	12
Vzratno bočno parkiranje	13
Kolesarji na prehodu za pešce.....	13
6. ZAKLJUČEK	13
7. VIRI IN LITERATURA	14

KAZALO SLIK

Slika 1: Znak "Ustavi!"	3
Slika 2: Prikaz vožnje skozi krožišče v skladu s predpisi.	4
Slika 3: Prikaz učenja vožnje v globino.....	9

KAZALO TABEL

Tabela 1: Primerjava korakov pri spreminjanu smeri vožnje ali menjavi voznega pasu	10
--	----

1 UVOD

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Kot učitelj vožnje v ljubljanski šoli vožnje opažam pomanjkljivosti med zakonskimi obrazložitvami pravil in pričakovanji glede varne vožnje, načinom poučevanja v šoli vožnje in zahtevami izpitne komisije za uspešno opravljen izpit. Diplomaska naloga predstavlja osnovna nesoglasja med temi področji in predlaga spremembe, ki bi kandidatom poenostavile usvajanje spretnosti potrebnih za vožnjo, pri tem bi kandidati vseeno usvojili dovolj znanja in spretnosti, da bi v prometu sodelovali kot varni udeleženci. Pravno določene zahteve ne nujno pripomorejo k najvišji stopnji varnosti v prometu, zato bi morali bolj kot k upoštevanju pravil stremeti k čim varnejši vožnji.

1.2 CILJI NALOGE

Cilj naloge je poiskati odstopanja med predpisi in prakso na vozniškem izpitu ter predlagati možne rešitve, ki bi olajšale delo predvsem kandidatom, pa tudi učiteljem vožnje B kategorije ter ocenjevalcem vožnje.

1.3 PREDSTAVITEV OKOLJA

Delo učitelja vožnje poteka na terenu in v nepredvidljivih okoliščinah. Prav zato je ključnega pomena, da si delo čim bolj poenostavimo in se tako lahko osredotočimo na pomembne podrobnosti, ki jih je treba kandidatu predstaviti in ne nepomembnosti, ki so lahko kandidatu prej ovira pri zbrani vožnji kot pa prispevek k varnosti v prometu.

Pridobitev vozniškega dovoljenja kategorije B je dolgotrajen proces, ki vključuje sodelovanje več ustanov in izvajalcev. Kandidat mora opraviti izpit iz prve pomoči, pridobiti zdravniško spričevalo, opraviti obvezne ure usposabljanja iz teorije (pogovorno tečaja cestno-prometnih predpisov) in opraviti izpit iz teorije pred komisijo za vozniške izpite pri Javni agenciji RS za varnost prometa (AVP). Po opravljenih vseh obveznostih se kandidat lahko prijavi na usposabljanje iz vožnje, pri kateri pridobiva znanje skozi opravljanje obveznih vaj, ki jih določa Pravilnik o usposabljanju kandidatov za voznike motornih vozil na podlagi 1. točke prvega odstavka 14. člena Zakona o voznikih.

Ko učitelj vožnje presodi, da je kandidatovo znanje ustrezno, se ta na upravni enoti prijavi na izpitno vožnjo, ki jo ocenjuje član izpitne komisije. Če ocenjevalec presodi, da je znanje zadostno, kandidat pridobi vozniško dovoljenje.

1.4 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

Diplomska naloga temelji na izkušnjah vožnje v okrožju, ki ga zajema ljubljanski izpitni center in velja za pridobitev vozniškega dovoljenja kategorije B.

Predpisi so namenjeni zagotavljanju varnosti v prometu, zato jih je treba razumevati zgolj v pozitivni luči. Vsak zapis v zakonu, ki je dvoumen ali težko izvedljiv, je treba razumeti primarno z vidika varnosti v prometu in sekundarno z vidika zagotavljanja pretočnosti prometa. V vsakem primeru pa se med vozniki pričakuje medsebojno spoštovanje in strpnost.

Kot strokovnjaki za ocenjevanje kakovosti udeležbe posameznika v prometu morajo biti ravno učitelji vožnje in ocenjevalci na vozniških izpitih osebe, ki poučujejo in ocenjujejo vožnjo v cestnem prometu v skladu s holističnim pristopom in ne na pamet ali dlakocepsko ter hkrati neživljenjsko. Naloga predpostavlja, da je v posameznih prometnih situacijah možno uskladiti razumevanje predpisa in načel dobre vožnje (varnost, pretočnost, strpnost).

Naloga se vsebinsko omejuje le na nekaj najbolj izstopajočih primerov neusklajenega razumevanja prometnih situacij, ki v praksi tečejo po načelu varnega in tekočega prometa, v procesu usposabljanja in ocenjevanja kandidatov za voznike motornih vozil B kategorije in prihaja do različnih tolmačenj in dejanj, ki imajo za posledico popolnoma neprimeren izraz »šolska vožnja«.

1.5 METODE DELA

V diplomski nalogi se prepletata področji teorije in prakse ter več metod (analitično-sintetična, primerjalna in opisna metoda), s pomočjo katerih se pojasni vloga posameznih struktur v procesu poučevanja vožnje ob navezavi na zakonske zahteve, primerjava definicije in opredelitve zakonov, pravilnikov in drugih pravnih aktov. Predstavljeno je njihovo definiranje in dožemanje določenih pojmov, povezanih z varnostjo v prometu ter praktični predlogi za spremembe v zakonodaji ali pa v postopku poučevanja.

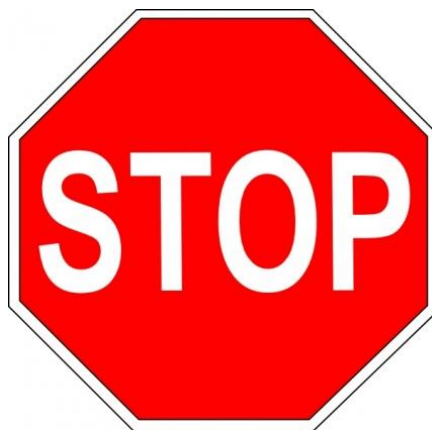
2 TEORETIČNE OSNOVE

V poglavju so opisane pravne podlage, ki veljajo v določenih prometnih situacijah. Te so v nadaljevanju naloge, primerjane z načinom poučevanja v šoli vožnje, dejansko

pojavnostjo in uporabo v praksi voznikov, zahtevami komisije za voziške izpite in na koncu med seboj povezane s predlogi za izboljšanje oziroma poenotenje.

2.1 ZNAK »USTAVI!«

V pravilniku o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15), je navedeno, da znak »ustavi!« označuje: »Križišče ali mesto na cesti, kjer mora vozilo ustaviti in dati prednost vozilom, ki vozijo po prednostni cesti«. Ta mora stati pred križiščem s prednostno cesto oziroma cestnim priključkom na prednostno cesto. »Znak se postavlja v kombinaciji z neprekinjeno široko prečno črto na vozišču, če širina in zaključna last vozišča to omogočata« (prav tam). Neprekinjena široka prečna črta se imenuje tudi zaustavitvena linija in določa, da se vozilo pred njo **mora** ustaviti! Ta je lahko narisana poleg znaka »ustavi!«, pred semaforjem, prehodom za pešce, prehodom z železniško progo ...



Slika 1: Znak »Ustavi!«

(vir. <http://clipart-library.com/stop-sign-art.html>)

2.2 KROŽNO KRIŽIŠČE

V 45. členu Pravilnika o projektiranju cest (Uradni list RS), ki od leta 2011 ne velja več (se pa še vedno uporablja), je bilo krožno križišče opisano kot »nivojsko kanalizirano križišče krožne oblike s sredinskim otokom in krožnim voziščem, na katero se priključujejo trije ali več krakov cest z vodenjem motornega prometa v nasprotni smeri urinega kazalca.«

V 60. členu Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP, UPB2), so opisana načela vožnje v krožnem križišču. Voznik, ki že v krožnem križišču ima prednost pred tistim, ki se vanj vključuje. Pri vključevanju v krožno križišče mora biti voznik pozoren na število prometnih pasov v križišču. Če ima križišče dva ali več vozni pasov, se mora voznik razvrstiti na notranji vozni pas križišča. V primeru, da bo voznik križišče zapustil na najbližjem izvozu ali pa mu prometna ureditev, lastnosti križišča oziroma vozna situacija tega ne omogočajo, pa lahko pri vključevanju zapelje na prvi vozni pas. Kadar se v križišče vključujeta dva prometna pasova, se z desnega obvezno zapeljemo na zunanji vozni pas, z levega pa na notranji vozni pas. Preden se vozilo izključi iz krožnega prometa, se mora razvrstiti na zunanji vozni pas, razen na izvozu, kjer je s prometno signalizacijo dovoljeno zapustiti križišče tudi z notranjega pasu. Če zaradi gostote prometa ni možna razvrstitev na zunanji prometni pas, je voznik primoran narediti vsaj še en krog (oziroma toliko krogov), da se lahko varno razvrsti na zunanji pas in zapusti križišče. Ustavljanje na krožnem križišču je prepovedano, razen če ob izhodu iz križišča ustavljamo pešcem in kolesarjem.



Slika 2: Prikaz vožnje skozi križišče v skladu s predpisi.

(vir: https://www.lokalno.si/2013/12/28/108515/aktualno/DL_Krozisca_so_varnejša_a_pravila_je_treba_poznati/)

2.3 VOŽNJA V SREDINO KRIŽIŠČA

58. člen Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP, UPB2) določa, da mora voznik pri zavijanju levo upoštevati pravilo srečanja; kar pomeni, da mora pustiti mimo vozila, ki prihajajo z nasprotne smeri in nadaljujejo pot naravnost ali pa zavijajo desno, in so hkrati na isti prednostni ravni.

V 59. členu istega zakona je omenjena vožnja v sredino križišča. Določa nam, da moramo pri zavijanju levo zapeljati do sredine križišča, razen če nam prometna signalizacija ne odreja drugače ali če nam promet z nasprotne strani tega ne omogoča.

2.4 PREMIKI IN POGLEDI

V 42. členu Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP, UPB2) je sprememba smeri oziroma premik z vozilom določen s pogledi v vzvratna ogledala in čez ramena ter s tem preveri vozila oziroma udeležence prometa v mrtvem kotu. Ob vsaki spremembi smeri mora voznik to nakazati nedvoumno in pravočasno s smernimi utripalkami.

2.5 VZVRATNO BOČNO PARKIRANJE

Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP, UPB2) v 65. členu navaja, da je ustavitev ali parkiranje na vozišču, dovoljeno ob desnem robu vozišča glede na smer vožnje. Izjemoma je parkiranje dovoljeno na obeh straneh vozišča, če gre za enosmerno cesto.

Parkirano vozilo mora biti od roba vozišča odmaknjeno največ 30 cm, razen v primeru, da nam prometna signalizacija določa drugače.

V primeru označb na vozišču je parkiranje dovoljeno le v skladu z njimi.

Ustavitev ali parkiranje ni dovoljeno na prehodih in stezah za pešce in kolesarje, na pločnikih, kolesarskih poteh in v območjih za pešce, razen če nam signalizacija to izjemoma dovoljuje (prav tam).

2.6 KOLESARJI NA PREHODU ZA PEŠČE

Prehod za pešce je »del vozišča, ki je namenjen prehajanju pešcev čez cesto in je označen s predpisano prometno signalizacijo« (Uradni list, ZVCP-UPB5). Kar pomeni, da je prehajanje prehoda dovoljeno le PEŠ! Če na prehodu za pešce ni označene kolesarske steze, kolesarji ne smejo prevoziti prehoda, vendar morajo sestopiti s kolesa in prehod prečkati ob kolesu oziroma križišče prečkati ob desnem robu smernega vozišča (pri tem pa morajo upoštevati prometno signalizacijo). Ob tem se porodi vprašanje, ali je torej napaka voznika osebnega vozila, če kolesarju, ki bi rad PREVOZIL prehod za pešce (brez kolesarske steze) ne ustavi, saj je v tem primeru v prekršku kolesar in ne voznik osebnega vozila.

3 RAVNANJE VOZNIKOV V PRAKSI

3.1 ZNAK »USTAVI!«

Vozniki v vsakdanjem življenju pri znaku »Ustavi!« ne ustavljajo tako, kot je predvideno, ampak ga prevozijo z zmanjšano hitrostjo ter povečano pozornostjo – ravno tako kot pri znaku »Križišče z neprednostno cesto«.

Ob znaku »ustavi!« neprekinjena široka prečna črta ni vedno zarisana. V priročniku Dober voznik bom (Breznik, P. et. al., 2014) je opisano, da pri znaku »ustavi!« obvezno ustavimo na mestu, kjer imamo zadosten pregled na prednostno cesto. Predlog sicer nima pravne podlage, je pa praktičen in življenjski.

3.2 KROŽNO KRIŽIŠČE

V vsakdanjih situacijah se pogosto dogaja, da vozniki zapuščajo notranji vozni pas, tik preden zapeljejo iz krožnega križišča, pri tem nimajo časa, da bi varno zamenjali pas in s tem ogrožajo druge udeležence v prometu. Opažamo, da številni ne uporabljajo smernih utripalk, preden zapustijo križišče.

3.3 VOŽNJA V SREDINO KRIŽIŠČA

Pri zavijanju levo, se pogosto dogaja, da se vozila ustavijo takoj po vstopu v križišče in se postavijo ob vodilno črto, ki narekuje vožnjo skozi prazno križišče. S tem lahko ovirajo vozila iz nasprotne smeri in hkrati onemogočajo pretočnost prometa, saj bi si s postavitvijo daleč v križišče skrajšali pot (in čas ter zahtevano prosto razdaljo med vozili z nasprotne smeri) in tem omogočili pretok več vozil skozi križišče v istem časovnem premoru.

3.4 PREMIKI IN POGLEDI

Kako vozniki v prometu dejansko ravnajo, je zelo težko oceniti, je pa opazna razlika med vozniki začetniki, ki jih naučimo določenega postopka in pa vozniki povratniki (tisti, ki so nekoč že samostojno vozili). Opažamo, da vozniki pri menjavi pasu ali spremembi smeri niso tako dosledni pri pogledih v vzvratna ogledala in čez ramena (mrtvi kot). Opažamo, da pogledajo le v zunanje ogledalo in spremembo smeri nakažejo s smernimi utripalkami. Le redko kdaj pogledajo čez ramena (mrtvi kot).

3.5 VZVRATNO BOČNO PARKIRANJE

Obstaja veliko načinov za vzvratno bočno parkiranje vozila, kjer je osrednji cilj voznika, da vozilo ustrezno parkira v omejen prostor (parkirno mesto). Predvidevamo, da ima vsak voznik neki način, s katerim to ustrezno (ali manj ustrezno) izvede. Ob tem se lahko zgodi, da voznik s pnevmatiko zadene robnik pločnika ali celo zapelje nanj. Za parkiranje nekateri porabijo veliko časa zaradi majhnih premikov (popravkov in poravnjav) vozila. Vozniki torej vzvratno bočno parkirajo glede na občutek, ki ga razvijejo (eni hitreje, drugi kasneje, nekateri nikoli) z izkušnjami.

3.6 KOLESARJI NA PREHODU ZA PEŠČE

Marsikdo v prometu ne ve, da je kot kolesar pred prehodom za pešce dolžan sestopiti s kolesa in pot nadaljevati ob kolesu, dokler ne pride na drugo stran vozišča. Tako tudi v praksi bolj pogosto vidimo kolesarje, ki prehod prevozijo. To pomeni, da je dolžnost voznika, biti še bolj pozoren na vse, ki bi radi prečkali prehod in upoštevati njihovo hitrost približevanja prehodu. Še bolj neprijetno za voznika osebnega vozila je, če pri zavijanju voznika, kolesar pripelje z napačne smeri (pri zavijanju pripelje z naše leve strani). Ravno zaradi nespoštovanja pravil kolesarjev jim nekateri vozniki pustijo prednost ob prečkanju prehoda (kljub prekršku z njihove strani) nekateri pa tega ne storijo.

4 UČENJE V ŠOLI VOŽNJE

4.1 ZNAK »USTAVI!«

Glavno vprašanje je, ali se je pri znaku »Ustavi!« treba ustaviti točno ob znaku ali lahko (kot je navedeno v Pravilniku o sign.) zapeljemo neposredno do točke na vozišču, kjer bomo imeli pregled na prednostno cesto.

V praksi učimo, da se, kadar smo na neprednostni cesti in se želimo vključiti na prednostno cesto, pred križiščem ustavimo tako blizu, da imamo čim boljši pregled na dogajanje na prednostni cesti. Ob tem ne smemo ovirati vozil, ki imajo prednost pred nami. V šoli vožnje dajemo poudarek na znak »ustavi!«. Učimo namreč, da je ob znaku treba **nujno ustaviti** (potrebna je popolna zaustavitev koles), če pa je ob znaku narisana tudi neprekinjena široka prečna črta, ustavimo tik pred njo. V primeru, da je pred križiščem prehod za pešce, moramo biti pozorni, da pešcem in kolesarjem pustimo prednost, šele nato zapeljemo do **roba prednostne ceste**.

Na Izpitnem centru oziroma ob opravljanju voznškega izpita kategorije B, nekateri ocenjevalci dajejo prednost ustavitvi na točki preglednosti. Ker je ob znaku »ustavi!« obvezno ustaviti, ocenjevalci pričakujejo, da bo kandidat za voznški izpit pred križiščem nujno vsaj enkrat ustavil. Prevozijo torej znak »ustavi!«, in ker na točki preglednosti vidijo, da je vključitev na prednostno cesto varna, nanjo zapeljejo brez ustavitve. Tako torej ne upoštevajo znaka »ustavi!«

4.2 KROŽNO KRIŽIŠČE

Kandidata učimo vožnje v krožnem križišču tako, kot piše v Zakonu o pravilih cestnega prometa z manjšim dodatkom, in sicer: **da nam je lažje, lahko v primeru, če želimo krožišče zapustiti na 1. ali 2. izvozu, vozimo po zunanem voznem pasu.**

V primeru, da bomo krožišče zapustili na 3., 4. ... izvozu, potem se zapeljemo na drugi (notranji) vozni pas. V praksi obstajajo tudi krožišča z več pasovi (npr.: krožišče pri Žalah v Ljubljani), vendar pa je uporaba tretjega pasu zaradi premajhne konstrukcije krožišča tako rekoč nemogoča. V tujini, kjer so krožišča večja, pa je uporaba 3. voznega pasu lažje izvedljiva.

Uporaba drugega pasu:

Vstopamo brez smernika neposredno na drugi vozni pas. Vozimo se v drugi prestavi s približno 20 km/h. Pri vsakem izvozu pogledamo čez desno ramo, saj s tem lažje spremljamo promet ob vozilu. **Pred predzadnjim izvozom še zadnjič pogledamo čez ramo**, in če je pas poleg nas prost, **na sredini predzadnjega izvoza, vklopimo desno smerno utripalko. Takoj za tem zamenjamo vozni pas.** Pomaknemo se k desnemu robu ceste in pazimo, da nas ne odnaša nazaj k drugemu voznem pasu. Pri izvozu iz krožnega križišča smo pozorni, da imamo vklopljeno desno smerno utripalko ter na pešce in kolesarje (pogled čez desno ramo).

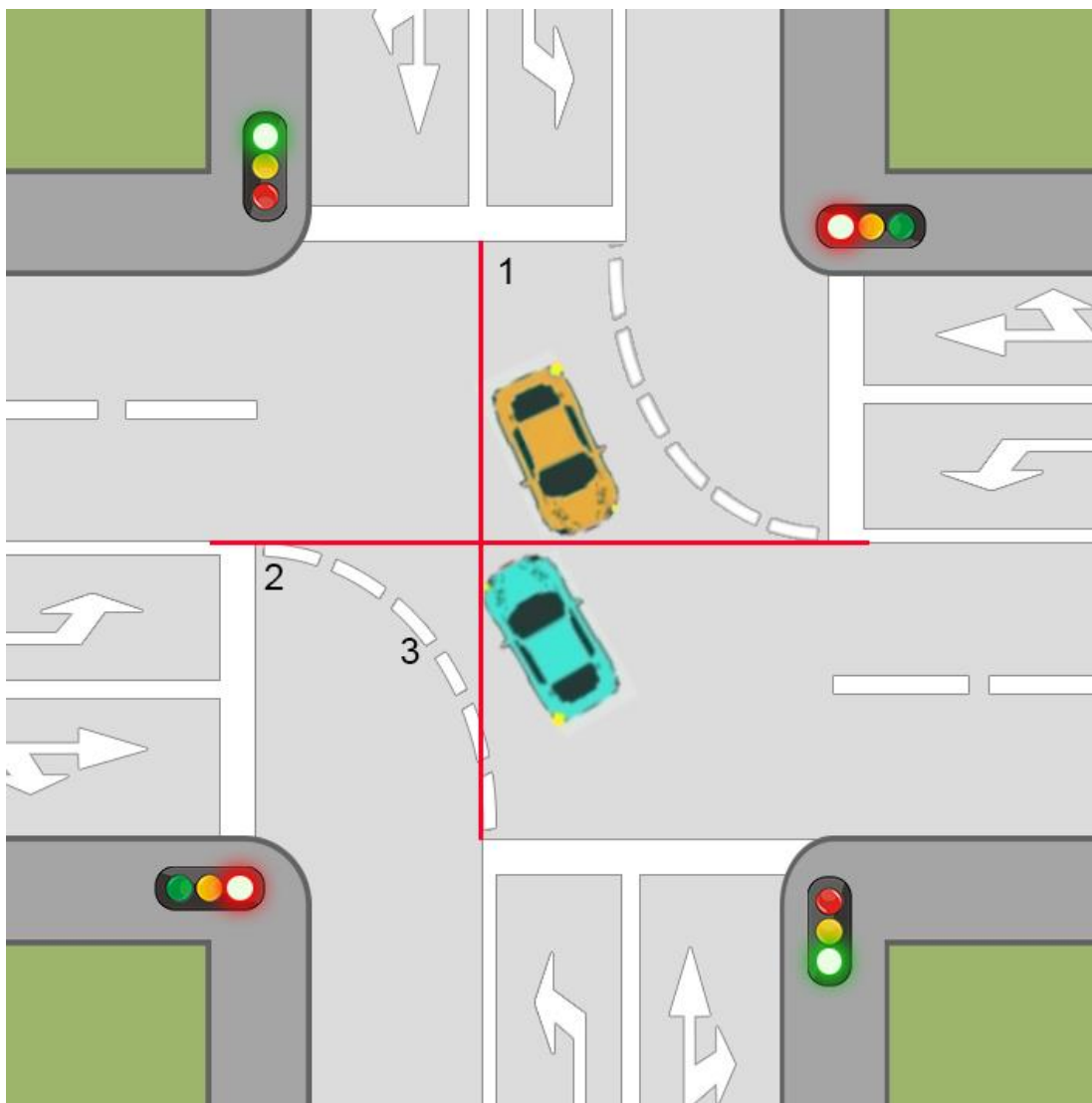
Na komisiji za voznške izpite poudarjajo, da je vožnja po zunanem pasu sprejemljiva le v primeru, da bomo krožno križišče zapustili na prvem izvozu, in ne upoštevajo celotne zakonske diktacije. Zakonu o pravilih cestnega prometa, je namreč navedeno, da je vožnja po zunanem voznem pasu sprejemljiva v primeru, da nam vozna situacija, lastnosti krožišča in prometa ureditev ne omogočajo varne vključitve na notranji vozni pas (ZPrCP, UDB2).

4.3 VOŽNJA V SREDINO KRIŽIŠČA

Kandidate za voznike vozil kategorije B učimo, naj pri zavijanju levo s prednostne ceste vozilo zapeljejo čim globlje v križišče. Ob tem se morajo (odvisno od oblike

križišča) postaviti skorajda **ob vozila**, ki vozijo iz nasprotne smeri in vožnjo nadaljujejo naravnost (pri tem jih ne smejo ovirati!). Zapeljati morajo tako globoko, da se z začetkom svojega vozila poravnajo vzporedno z začetkom voznega pasu, kamor zavijajo. Preden zapeljemo iz križišča, s pogledom na levi in desni priključek prehoda za pešce ali kolesarsko stezo, preverimo, ali je prehod prost. Kadar ocenimo, da bodo na prehodu pešci in kolesarji v istem trenutku, kot bi mi zapeljali čez, počakamo v križišču.

V priročniku *Dober voznik bom* (Breznik, P. et. al., 2014) je pravilen način vožnje v križišču, pri zavijanju levo, v primeru vožnje po prednostni cesti, opisan tako: »Na vozila iz nasprotne smeri čakamo na križišču. Bodimo pozorni, da se ustavimo dovolj globoko na križišču in tako, da ne oviramo vozil iz nasprotne smeri.«



Slika 3: Prikaz učenja vožnje v globino.

(lastni vir)

1	Postavimo se poleg vozil, ki iz nasprotni smeri lahko vozijo naravnost.
2	Začetni del avtomobila poravnamo z začetkom pasu, kamor bomo zavili.
3	Pri globini se ne postavljamo ob vodilno črto. Če nasproti vozečih vozil ni, se ob vodilni črti zapeljemo skozi križišče.

4.4 PREMIKI IN POGLEDI

Pri spreminjanju voznega pasu ali smeri vožnje v šoli vožnje uporabljamo izvajanje manevra, pri katerem preverimo, ali je premik vozila v prometu varen in na to opozorimo še druge udeležence v prometu.

V šoli vožnje kandidate učimo, naj pred vsako menjavo voznega pasu najprej preverijo stanje prometa v notranjem vzvratnem ogledalu, nato v zunanjem vzvratnem ogledalu (v tisti smeri, kamor želijo premakniti vozilo), s smerno utripalko nakažejo smer premika in nato s pogledom čez ramo preverijo, ali je prostor ob vozilu, ki ga v vzvratnih ogledalih, zaradi lastnosti vozila, ne vidimo, varen (mrtvi kot) in nato še enkrat pogledamo zunanje ogledalo. Šele, ko smo prepričani, da je premik varen, ga izvedemo. Kadar v križišču zavijamo, tik pred zavijanjem še enkrat preverimo mrtvi kot.

V komisiji za vozniške izpite se bolj nagibajo k drugačnemu poteku izvajanja premika: najprej naj bi preverili notranje vzvratno ogledalo, nato zunanje vzvratno ogledalo, pogledali mrtvi kot in svoj premik nakazali s smerno utripalko. Pred spremembo smeri pa še enkrat ponovili vse tri poglede.

	Šola vožnje	Komisija za vozniške izpite
1.	Pogled v notranje vzvratno ogledalo.	Pogled v notranje vzvratno ogledalo.
2.	Pogled v zunanje vzvratno ogledalo.	Pogled v zunanje vzvratno ogledalo.
3.	Vklopimo smerno utripalko.	Preverimo mrtvi kot.
4.	Preverimo mrtvi kot.	Vklopimo smerno utripalko.
5.	pri menjavi pasu: Pogled v zunanje vzvratno ogledalo.	Pogled v notranje vzvratno ogledalo.
	pri zavijanju: Preverimo mrtvi kot.	Pogled v zunanje vzvratno ogledalo.
6.	Izvedemo premik.	Preverimo mrtvi kot.
7.		Izvedemo premik.

Tabela 1: Primerjava korakov pri spreminjanju smeri vožnje ali menjavi voznega pasu

4.5 VZVRATNO BOČNO PARKIRANJE

Pred parkirnim prostorom vklopimo desni smernik in se zapeljemo mimo njega. Ko se ustavimo, vklopimo varnostne utripalke. Bočna razdalja od parkiranega vozila mora biti pol metra. Pogledamo vsa tri vzvratna ogledala, in če je prosto, zapeljemo svoje vozilo toliko nazaj, da so naslonjala naših zadnjih sedežev poravnana s koncem sosednjega vozila. Takrat volan zavijemo v skrajno desno in z drsečo sklopko vozimo tako dolgo nazaj, da v notranjem ogledalu ne vidimo več vozila, ki je parkirano za nami (v primeru, da zadaj ni parkiranega vozila, zapeljemo svoje vozilo pod kotom 45°). Nato se ustavimo in kolesa poravnamo. Vzvratno se peljemo toliko časa, dokler levi zadnji kot vozila ne doseže začetka parkirnega prostora. Znova se ustavimo, obrnemo volan skrajno levo in vozilo počasi poravnamo ob robnik.

Vozilo mora biti od robnika oddaljeno 5–30 cm.

Za uspešno parkiranje po teh »korakih« ni potrebno veliko izkušenj in občutka za vozilo.

4.6 KOLESARJI NA PREHODU ZA PEŠCE

Ko se približujemo prehodu za pešce, smo pozorni na obe strani prehoda in vse, ki bi lahko prečkali prehod. Preveriti moramo, da vsaj 15 metrov od prehoda ni nekdo, ki bi prehod želel prečkati. To preverimo s pogledi in **obračanjem glave** v smeri, od koder bi se lahko približevali prehodu.

Če ocenimo, da bomo s pešcem/kolesarjem hkrati pri prehodu, mu ustavimo. Kadar pa nismo prepričani, ali bo pešec ali kolesar prečkal cestišče, raje ustavimo in počakamo.

Bolj ko so prehodi nepregledni, bolj **previdno in počasi** se jim približujemo.

Ne glede na to, da kolesar pred prehodom za pešce ni sestopil s kolesa, počakamo, da prehod prevozi.

5 PREDLOGI ZA POENOTENJE RAVNANJA VOZNIKOV

5.1 ZNAK »USTAVI!«

V skladu s predpisom bi se morali vozniki vedno ustaviti pri znaku »ustavi!« (če ta nima prečne črte) in nato pot nadaljevati do roba prednostne ceste. Tam lahko (če je varno) tudi brez ustavljanja vožnjo nadaljujejo. V nasprotnem primeru pa počakajo na mestu, kjer ne ovirajo vozil, ki imajo prednost. V primerih križišč, kjer je cesta

opremljena z znakom »Ustavi!« (2102) (Ali pa z znakom IN prečno črto), vendar se vozniki v praksi ne ustavljajo, so praviloma preglednostne lastnosti križišča takšne, da potrebe po tem znaku ni - zadoščal bi le znak »Križišče s prednostno cesto« (2101). Zaradi zagotavljanja tekočega prometa in priprave kandidata za samostojno vožnjo v prometu, bi ga bilo v primeru vožnje mimo znaka »ustavi!« (2102) smiselno ocenjevati bolj z vidika previdnega in varnega ravnanja pri vključevanju na prednostno cesto kot z vidika na pamet naučenega ravnanja in nepotrebne ustavljanja na točki, od koder nima pregleda nad prednostno cesto. S tem se izognemo oviranju pretočnosti prometa in zmanjšanju nevarnosti naleta na mestu, kjer med izkušenimi vozniki ni pričakovati ustavljanja.

5.2 KROŽNO KRIŽIŠČE

Glede na izkušnje iz prakse in pojavnosti večine krožnih križišč z majhnim premerom bi bil za kandidate bolj primerno ravnanje, ki je opisano pod točko učenja kandidatov v šoli vožnje - to je uporaba notranjega pasu v primeru, da bo voznik zapustil krožno križišče v tretjem izvozu ali kasneje. Neizkušeni vozniki (torej, kandidati) imajo v primeru vključevanja na notranji pas veliko težav, še posebej kadar je gostota prometa velika. S svojim ravnanjem šole vožnje pogosto oviramo promet, kar nakazuje na neživiljenjske zahteve ocenjevalcev na izpitih. Veliko vlogo igra infrastruktura, ki ni enotno zgrajena in zato povzroča težave pri izpeljavi zahtevane izvedbe menjave pasov znotraj križišča in zapuščenja tega. Vsekakor so zahteve po razvrščanju iz enega na drugi pas, na zelo kratni razdalji, v gostejšem prometu in aktualni infrastrukturi (majhna krožna križišča in majhni razmiki med izvozi), previsoke.

5.3 VOŽNJA V SREDINO KRIŽIŠČA

Kot osnovo za učinkovito izboljšanje učenja in razumevanja vožnje v sredino križišča bi bilo najprej treba natančno opredeliti, kako naj bi vožnja skozi križišče pri zavijanju levo potekala. Nato bi morali biti bolj pozorni pri gradnji nove infrastrukture, saj so »zamaknjena« križišča ali pa križišča s cestami, ki imajo različno število voznih pasov izredno zahtevna za pravilno izpeljavo poteka vožnje v sredino križišča.

5.4 PREMIDI IN POGLEDI

V zakonu je določeno le to, da je pred premikom treba preveriti, ali je to mogoče narediti varno in nato naš namen nakazati z utripalkami. Nikjer ne piše, v kakšnem zaporedju naj bi se to izvajalo. V tem primeru torej ni določeno, kdaj naj bi kandidat poglede izvedel in bi bilo popolnoma smiselno, da najprej nakaže premik z utripalkami in nato preveri, ali je to varno. Še posebej je to smiselno pri zavijanju v stransko ulico,

kjer z utripalkami nakažemo spreminjanje smer in predvsem zaviranje, šele nato pa s pogledi preverimo, ali je zavijanje varno. Smiselno bi torej bilo, da v izpitni komisiji ocenjujejo primernost izvedbe spreminjanja smeri ali voznega pasu, bolj kot pa pravilno zaporedje pogledov.

5.5 VZVRATNO BOČNO PARKIRANJE

Dogaja se, da nekateri izpitni ocenjevalci (še vedno) nasprotujejo obračanju koles na mestu in to obravnavajo kot napako pri parkiranju, saj menijo, da bi bilo treba kolesa obračati med premikanjem vozila. Prav tako nekateri menijo, da se dotik pnevmatik z robnikom pločnika šteje kot napaka, čeprav nikjer v zakonu ne piše, da takšna izvedba ni pravilna. V praksi namreč dotik robnika ni nikakršna težava in ne pomeni grožnje udeležencem v prometu oziroma poškodbi vozila.

5.6 KOLESARJI NA PREHODU ZA PEŠCE

Če na izpitni vožnji izpitni ocenjevalec ne ustavi pred prehodom za pešce, v primeru, da ga želi kolesar prevoziti, se šteje za večjo napako, čeprav bi prekršek storil kolesar. Glede na dvoumnost položaja bi bilo pravilno, da se takšna odločitev neustavitve, ne upošteva kot napako kandidata za voznika kategorije B.

6 ZAKLJUČEK

Ob pisanju diplomske naloge je bilo ugotovljeno, da veliko stvari, ki jih izpitna komisija ocenjuje na izpitu v zakonu, niti ni točno določeno. Navedene so posamezne zahteve, ki pa bi si jih lahko razlagali na različne načine, medtem ko ocenjevalci na izpitu velikokrat zahtevajo točno določeno izvedbo. Ugotavljam, da bi bilo smiselno bolj natančno oblikovati zakone ali pa ocenjevati splošno varnost vožnje kandidata na izpitni vožnji in se ne osredotočati na specifične lastnosti posameznih prometnih situacij, saj lahko kandidata bolj zbegajo, kot pa mu pomagajo. Hkrati poučevanje »na pamet« določenih lastnosti križišč, ki se ne pojavljajo pogosto ne pripomore veliko k njegovi varni vožnji v prometu. Naučene situacije ne odražajo kandidatovega dejanskega znanja. Pomembnejše je, da se kandidat v dani situaciji znajde tako, da promet poteka neprekinjeno in varno zanj in druge udeležence v prometu. Bistvena naloga pa je, da se ocenjevanje na voziškem izpitu poenoti glede na izpitna območja in na ocenjevalce. Vozniški izpit naj se ocenjuje glede na celostni vtis o sposobnosti kandidata za voznika za enakovredno in varno udeležbo v prometu, ki omogoča tudi njegovo pretočnost.

1. VIRI IN LITERATURA

Breznik, P. et al. (2014) *Dober voznik bom*. Maribor: Primotehna d. o. o.

Pravno-informacijski sistem (2018). *Pravilnik o projektiranju cest*. Ljubljana. Pridobljeno, 17. 3. 2019, s: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV5811>

Pravno-informacijski sistem (2018). *Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah*. Ljubljana. Pridobljeno, 3. 3. 2019, s: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV11505#>

Pravno-informacijski sistem (2018). *Zakon o pravilih cestnega prometa*. Ljubljana: Pridobljeno, 3. 3. 2019, s: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5793>

Pravno-informacijski sistem (2018). *Zakon o voznikih*. Ljubljana: Pridobljeno, 3. 3. 2019, s: <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO7164>

Uradni list Republike Slovenije (2008). *Zakon o varnosti cestnega prometa*. Ljubljana. Pridobljeno, 3. 3. 2019, s: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/86881#>

Uradni list Republike Slovenije (2010). *Pravilnik o programu usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil*. Pridobljeno, 3. 3. 2019, s: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2011-01-2295/pravilnik-o-programu-usposabljanja-kandidatov-za-voznike-motornih-vozil>