



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Poslovna logistika

RAZLIKE MED SLOVENSKIMI VOZNICAMI IN VOZNIKI

Mentor: Ljubo Zajc, univ. dipl. prav.
Lektorica: Ana Peklenik, prof. slov.

Kandidatka: Špela Franko Kužel

Kranj, marec 2015

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju gospodu Ljubu Zajcu, univ. dipl. prav., za mentorstvo, nasvete in usmerjanje pri izdelavi diplomske naloge.

Iskreno se zahvaljujem svojim dvema otrokoma, Tinkari in Ožbeju, ter možu za potrpežljivost v času mojega študija. Posebna zahvala pa gre moji mami Majdi za vso pomoč, ki mi jo vedno nudi.

Zahvaljujem se tudi lektorici gospe Ani Peklenik, ki je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledala.

IZJAVA

»Študentka Špela Franko Kužel izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom Ljuba Zajca, univ. dipl. prav.«

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

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

V diplomski nalogi predstavljamo teoretična izhodišča o razlikah med moškimi in ženskami. Predstavljene so tako medicinske in fizične, biološke in družbene ter psihološke razlike med spoloma. Posebej pa so poudarjene razlike s stališča prometnih nesreč ter analize povzročiteljev prometnih nesreč. Predstavili smo tudi uspešnost pri opravljanju vozniškega izpita.

V osrednjem delu diplomske naloge so predstavljeni podatki, pridobljeni na spletni strani ministrstva za notranje zadeve, policije ter Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa. Podana je primerjava podatkov o številu ter posledicah nesreč in primerjava po spolu povzročiteljev in udeležencev na območju Slovenije.

KLJUČNE BESEDE

- varnost cestnega prometa
- povzročitelji prometnih nesreč
- moški
- ženske
- povratniki
- zakoni

ABSTRACT

In the thesis we present the theoretical foundations differences between man and woman. Presented are both medical and physical differences between the sexes, biological and social differences and psychological differences between the sexes. Specifically highlight differences from the standpoint of the traffic accidents and analysis of those who occurs a traffic accidents. We present a performance in the course of a driver's license.

In the central part of the thesis we presents the data obtained on the website of the Ministry of internal affairs, Police and Public agency of the Republic of Slovenia for traffic safety. A comparison between the figures and the implication and comparison based on sex in the area of Slovenia.

KEYWORDS

- road safety
- causes of accidents
- man
- woman
- returnees
- laws

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	Predstavitev problema.....	1
1.2	Cilji naloge in smotri	2
1.3	Uporabljene metode.....	2
2	TEORETIČNA IZHODIŠČA – RAZLIKE MED ŽENSKAMI IN MOŠKIMI.....	3
2.1	Medicinske in fizične razlike	3
2.2	Družbena in biološka vloga spolov	6
2.3	Psihološke razlike med spoloma	8
3	ANALIZA POVZROČITELJEV PROMETNIH NESREČ	11
3.1	Raziskava po spolu	14
3.2	Raziskava po starosti	17
3.3	Raziskava po psihofizičnih lastnostih	21
4	USPEŠNOST PRI OPRAVLJANJU VOZNIŠKEGA IZPITA.....	24
4.1	Uspešnost po letih in povratniki.....	25
4.1.1	Povratniki	25
5	POVZETEK KLJUČNIH UGOTOVITEV.....	27
	LITERATURA IN VIRI	28

KAZALO GRAFOV

Graf 1: Povzročitelji prometnih nesreč po spolu.....	15
Graf 2: Moški udeleženci prometnih nesreč.....	16
Graf 3: Ženske udeleženke prometnih nesreč	17
Graf 4: Moški povzročitelji prometnih nesreč po starosti	19
Graf 5: Ženske povzročiteljice prometnih nesreč po starosti.....	20
Graf 6: Povzročitelji prometnih nesreč po starosti in spolu.....	20
Graf 7: Prometne nesreče pod vplivom alkohola in posledice.....	22
Graf 8: Povprečna stopnja alkohola.....	23
Graf 9: Alkoholizirani povzročitelji prometnih nesreč.....	23

KRATICE

ZVoz: Zakon o voznikih

RS: Republika Slovenija

ZPrCP: Zakon o pravilih cestnega prometa

ZP-1: Zakon o prekrških

KZ-1: Kazenski zakonik

1 UVOD

Danes si življenja brez vožnje z avtomobilom ne znamo več predstavljati. Prav vsak od nas je dnevno udeležen v prometu, bodisi kot voznik bodisi kot sovoznik, lahko kot pešec, potnik ali kako drugače. Zato problem varne vožnje in varnosti v cestnem prometu zadeva prav vsakega od nas. Zaradi napak udeležencev v cestnem prometu in drugih prekrškov lahko prihaja tudi do hudih prometnih nesreč z zelo resnimi posledicami.

S tem ko sedemo za volan, zelo veliko tvegamo, tvegamo svoje življenje in življenja drugih. Vendar pa si brez avtomobila sploh ne znamo predstavljati našega življenja, saj z njim dosegamo cilje, se vozimo na delo, po opravkih, obiskujemo prijatelje, gremo na dopust in še mnogo drugega. Zaradi velike potrebe po mobilnosti opravimo veliko voženj in posledično veliko časa preživimo na cesti. Zato je zelo pomembno, da se že v zgodnjem življenjskem obdobju naučimo in zavemo, kako pomembni sta varnost in previdnost na cesti. Vendar pa morajo biti previdni tudi kolesarji in pešci, ki so prav tako udeleženci v cestnem prometu, najbolj ranljivi udeleženci v cestnem prometu pa so otroci in starejši.

Z upoštevanjem zakonov bi vsak posameznik lahko marsikaj privarčeval, predvsem pa bi se dalo ohraniti marsikatero življenje. Visoki so tudi stroški zdravljenja poškodovanih v prometnih nesrečah, saj lahko dosežejo kar precejšnje zneske.

Upoštevati pa je treba tudi, da so dogodki na cesti največkrat nepredvidljivi in niso odvisni od naše volje, kar pomeni, da za prometno nesrečo nismo vedno krivi sami, krivo je lahko vreme, neurejenost cestišča, lahko tudi drug voznik in tako naprej. Na vožnjo drugih udeležencev v prometu kot posameznik ne moremo vplivati, lahko pa vplivamo na to, da smo med vožnjo zbrani in pozorni na dogajanje na cesti in ob njej. Prav z zbranostjo in pozornostjo lahko preprečimo marsikatero prometno nesrečo in se izognemo zviti pločevini ter hudim telesnim poškodbam.

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Zelo pomembno je, da se problem varnosti v cestnem prometu predstavi že otrokom v vrtcih in osnovnih šolah, da se zavedo tega problema ter pomena spoštovanja in upoštevanja zakonov in predpisov, ki zadevajo promet in udeležence v prometu.

Za cestni promet velja, da je najbolj odprt, nekontroliran in zapleten prometni sistem. Vrsta neustreznih rešitev, posameznih ali skupinskih napak, različnih dejavnikov pripomore k nastanku prometnih nesreč z različnimi posledicami.

Ob vsem tem prometu, številnih udeležencih ter vseh komentarjih, opazkah in videnjih različnih udeležencev pa se nam kar sama zastavljajo vprašanja, kot so:

Kdo je varen voznik?

Moški ali ženske?

Starejši ali mlajši?

In seveda še veliko drugih vprašanj, na katera bomo odgovore iskali v diplomski nalogi.

1.2 CILJI NALOGE IN SMOTRI

Cilj diplomske naloge je predstaviti teoretična izhodišča o razlikah med moškimi in ženskami, predstaviti želimo tako medicinske kot fizične, biološke in družbene ter psihološke razlike med spoloma. Cilj je zbrati čim več najnovejših teoretičnih spoznanj s področja razlik med moškimi in ženskami s poudarkom na razlikah pri uporabi motornih vozil v cestnem prometu.

S podatki, ki so javnega značaja in dostopni vsakemu posamezniku na strani ministrstva za notranje zadeve, policije ter Javne agencije RS za varnost prometa, želimo izdelati in oblikovati diplomsko nalogo, ki bo podala splošne podatke o udeležencih v prometu in povzročiteljih prometnih nesreč.

Osnovna izhodišča za predstavitev smotrov in ciljev narekujejo dejstva in pričakovanja slovenske družbe, da se v naslednjih letih izboljša stanje varnosti na slovenskih cestah.

1.3 UPORABLJENE METODE

Za doseganje ciljev diplomske naloge bomo uporabili:

- deskriptivno in opisno metodo, kjer uporabljamo študije in interpretacije že napisane literature, pojme ter opis kraja;
- statistično metodo pri analizi števila prometnih nesreč in števila nesreč glede na spol;
- zgodovinsko-primerjalno metodo.

2 TEORETIČNA IZHODIŠČA – RAZLIKE MED ŽENSKAMI IN MOŠKIMI

Delitev po spolu zagotovo predstavlja eno najosnovnejših naravnih delitev človeškega rodu, ki ga sestavljamo moški in ženske. V vseh kulturah obstajajo od nekdanj najrazličnejša prepričanja in predstave o tem, kakšne so duševne in osebnostne razlike med spoloma. Povsod najdemo prepričanja, da obstajajo poleg temeljnih bioloških razlik tudi druge, psihične, vedenjske in osebnostne razlike med spoloma. Nekaterih dejanskih razlik ni težko opaziti: razlike v telesnem videzu, oblačenju, javnem in družinskem obnašanju, družbenem položaju ipd. In povsod se nam ob tem poraja vprašanje, ali so te razlike pristne, so pravi izraz človekove biološke spolnosti, ali pa so ustvarjene zaradi družbene vloge žensk in moških (Musek, 1994, str. 119).

Nekateri antropologi in sociologi menijo, da nikoli ni in tudi danes ne obstaja družba, v kateri ženske ne bi imele nižjega položaja kot moški. Feministke so v zadnjih desetletjih trdile, da so vso sociologijo pisali moški sociologi za moške, da je bilo zelo malo sociologinj. Za skoraj vse sociološke raziskave so uporabljali vzorce, sestavljene iz moških in redko so preučevali tiste vidike družbe, ki so bili pomembni za ženske. Sociologija je v večji meri zanemarjala ženske, od zgodnjih 70. let pa se je število študij žensk in o ženskah močno povečalo.

Razlik med spoloma je zelo veliko, poleg očitnih anatomskih razlik so tu še razlike, ki se odražajo v socialnih, intelektualnih, kulturnih, gospodarskih dosežkih in v samem vedenju.

Dokazano je, da se moški bolje oziroma lažje znajdejo v prostoru, imajo namreč bolj razvito prostorsko orientacijo. To nas evolucijsko gledano popelje v čas lovstva in nabiralništva, ko so bili moški določeni za lov. Moški možgani so programirani tako, da se učinkovito osredotočijo na eno stvar naenkrat, medtem ko se ženski možgani lahko osredotočijo na več stvari. To je posledica dejstva, da so ženski možgani bolj pogosto posejani z nevroni oziroma živčnimi celicami. Ženske živijo dlje kot moški, dejstvo je tudi, da imajo moški večjo stopnjo umrljivosti na delovnem mestu (http://sl.netlog.com/__admiral_k__/blog/blogid=616340).

2.1 MEDICINSKE IN FIZIČNE RAZLIKE

Moški in ženske se med seboj telesno razlikujemo. Razlike med spoloma se pričnejo že ob spočetju. Vsaka od naših celic ima 46 kromosomov, vsak od staršev pa jih prispeva po 23. Kromosomi se združujejo v 23 parov, od tega 22 parov nosi genski zapis, ki določa človekove individualne in fizične lastnosti, en par pa sta spolna kromosoma, ki določata spol. Par kromosomov XX pomeni deklico, par XY

pa dečka, pri čemer mati vedno prispeva kromosom X, oče pa kromosom X ali Y, kar pomeni, da oče določi spol otroka ob spočetju.

Številni raziskovalci in predvsem zdravniki ter psihologi so menili, da se možgani med spoloma ne razlikujejo, da so za vse razlike v obnašanju, ki jih lahko opazimo pri ljudeh, krivi sociološki in kulturni dejavniki. A v zadnjih desetletjih se je nabralo dovolj dokazov o tem, da se možgani med spoloma razlikujejo. Seveda je pri ljudeh takšne raziskave mnogo težje izvajati kot pri poskusnih živalih, a vseeno so raziskave možganov po smrti odkrile kar nekaj spolnih razlik v strukturi možganov, nekatere prirojene genetske napake, ko pride do napak v izločanju hormonov iz spolnih in nadledvičnih žlez, pa s precejšnjo zanesljivostjo kažejo, da takšne razlike dejansko obstajajo (Majdič, 2014).

Moški možgani so večji od ženskih, saj imajo okoli 4 % več celic in v povprečju tehtajo 100 g več. Oba spola imata enako razmerje med težo možganov in telesno težo. Ženski možgani so bolj kompaktni in bolj na pogosto posejani z nevroni ali živčnimi celicami. Ženske imajo v možganih bolj razvit center za jezik in socialne interakcije. Ker so jezikovni centri pri moških manjši in samo v eni polobli, so moški bolj izpostavljeni tveganju za jezikovne motnje. Jecljanje in govorne napake se zato pojavljajo skoraj izključno pri fantih, ampak glede na IQ so pred ženskami. Ženske so zaradi gostejših živčnih celic v možganih bolj dovzetne za demenco (http://sl.netlog.com/__admiral_k__/blog/blogid=616340).

Vedenjske razlike med moškimi in ženskami naj bi bile posledica razlik v možganih, ki se oblikujejo že v maternici, torej še pred rojstvom. Nekatere raziskave dokazujejo, da imajo ženske štirikrat več možganskih celic, ki povezujejo levo in desno možgansko poloblo oziroma hemisfero (<http://www.pozitivke.net>).

Nekateri znanstveniki menijo, da je možno razlike v obnašanju in družbenih vlogah žensk in moških razložiti z vidika hormonskih in možganskih razlik. Proizvajanje in izločanje hormonov nadzira hipotalamus v možganih. Hipotalamus je majhno področje na bazi možganov, s številnimi živčnimi potmi je povezan z višjimi centri.

V hipotalamusu se nahajajo razni centri, kot so center za lakoto in sitost, center za žejo, center za bioritmiko, center za obnašanje (agresivnost, spanje in budnost), uravnavanje telesne temperature in center med živčnim in hormonalnim sistemom (to omogoča sprejemanje živčnih dražljajev iz osrednjega živčevja) (<http://sl.wikipedia.org/wiki/Hipotalamus>).

Ženske normalno proizvajajo večje količine progesterona in estrogena, ki se oba proizvajata in sintetizirata v jajčnikih; moški pa več testosterona in drugih androgenov, ki se sintetizirajo in izločajo v modu.

Kot navaja Haralambos (2001), obstajajo trditve, da hormoni tako posredno kot neposredno vplivajo na razvoj ženskih in moških možganov. Splošno mnenje je, da se leva in desna polovica možganov specializirata za različne naloge.

Leva polovica možganov je specializirana za desno stran telesa, matematiko, govor, logistiko, red, zaznavanje detajlov, analize ipd. Desna polovica možganov pa je specializirana za: levo stran telesa, kreativnost, umetniške zasnove, posluš, emocije, smisel za humor, domišljijo, melodije pesmi, prostorsko zaznavo, sočasno opravljanje več postopkov ipd.

Leva polovica možganov je po drugem letu starosti bolj dominantna oz. prevladuje pri deklicah, fantje pa imajo večje zmožnosti v funkcijah, ki so skoncentrirane v desni polovici možganov. Za to so krivi hormonski vplivi na možgane, kar pojasnjuje tudi rezultate nekaterih testov, ki kažejo, da so dekleta verbalno sposobnejša kot fantje, fantje pa se bolje odrežejo pri prostorskih in matematičnih testih (Haralambos, 2001, str. 591).

Študije na tem področju trdijo, da so možgani deklet manj deljeni kot fantovski, nekateri trdijo, da je v resnici obratno, nekateri pa med fanti in dekleti ne najdejo nobenih razlik.

Na splošno so moški možgani visoko sistematizirani. Imajo veliko zmožnost za »predalčkanje« in majhno zmožnost za opravljanje več nalog hkrati, imajo visoko zmožnost za nadziranje svojih čustev, šibko usmerjenost v odnose in veliko usmerjenost k raznim projektom. Moški možgani so učinkovitejši pri fokusiranju, ženski pa pri integriranju. Zato tudi toliko žensk razmišlja holistično in imajo boljšo intuicijo.

Moški zaradi značilnega delovanja možganov v stresni situaciji pogosteje reagirajo, še preden razmislijo. Na tveganja se odzivajo agresivno in se nagibajo k tekmovalnosti z drugimi moškimi. Ženski možgani omogočajo opravljanje več nalog hkrati in imajo slabšo zmožnost nadziranja čustev. Pred ukrepanjem premislijo hitreje kot moški, na tveganje se odzivajo previdneje in veliko raje imajo sodelovanje kot tekmovanje.

Najočitnejše telesne razlike med spoloma se nanašajo na telesno težo, obliko in anatomijo, organizacijo in aktivnost možganov, telesne mere in moč mišic, produkcijo in porabo energije, razmerje med mišicami in maščobo ipd.

Ženske imajo v povprečju samo 55 do 58 odstotkov moči zgornjega telesa moškega in samo 80 odstotkov moči moškega z enako telesno težo. Moški tudi lažje pridobijo mišice, imajo debelejšo kožo ter nižji bolečinski prag. Fizično so bolj opremljeni za uporabo sile kot ženske in navadno imajo debelejšo lobanjo. Zaradi razlik v telesni

konstrukciji in mišični masi moški lažje opravljajo fizična dela (http://www.pozitivke.net/article.php/Moski_Zenska_Razlika_Spol_Clovestvo).

Fizična aktivnost se zelo razlikuje že pri otrocih. Že pogled na otroško igrišče nam pove marsikaj: dečki venomer tekajo sem in tja in se lovijo, igrajo vojake, se »streljajo« ter plezajo na različna igrala. Deklice pa čepijo v nekem kotu, previjajo svoje dojenčke, jih hranijo in negujejo ter klepečejo. Večkrat svoje dojenčke tudi vzamejo na gugalnice, kjer jih zibljejo in seveda vozijo v različnih vozičkih.

Pri hoji pa pri majhnih otrocih ni bistvenih razlik in odstopanj. Tako dečki kot deklice shodijo nekje med 9. in 16. mesecem. Pričakovanje staršev, da fantki shodijo prej, izhaja iz fizične predispozicije spolov, kar pomeni, da so fantje pri enaki starosti praviloma močnejši in večji (Haralambos, 2001, str. 592).

2.2 DRUŽBENA IN BIOLOŠKA VLOGA SPOLOV

Družbeno se spola delita na moškost in ženskost, biološko pa se po spol ločimo na moške in ženske. Razlikovati je treba biološke (anatomske) značilnosti obeh spolov od družbeno konstruirane vloge ženske oziroma moškega. Med obema pojmovanjema spola obstaja vez, saj bi zagotovo lahko rekli, da je prvo temelj drugega. Pri družbeno konstruiranem spolu gre za pričakovano delovanje posameznika, ki ga določa družba na podlagi svojih norm. Družbene predstave ne morejo biti univerzalne, saj se družba spreminja tako v času kot v prostoru. Bistvene za dojetje in doživljanje spola so predstave določene družbe o moškosti in ženskosti. Te predstave so splošno družbeno sprejete in zasidrane v vsakem posamezniku, ta pa jih sprejema in upošteva v svojem delovanju.

V sodobni družbi je dejansko prišlo do pomembnih sprememb v delitvi dela in tudi v delitvi družbene moči med moškimi in ženskami. Tipično ženskih in tipično moških poklicev je vse manj. Ženske so v večji meri zaposlene. V veliko večji meri se udeležujejo v družbi, politiki, umetnosti, znanosti, športu ipd.

Status posameznika ali posameznice je lahko pripisan, to pomeni, da je določen že vnaprej z rojstvom ali s primarno socializacijo v družbenem okolju, v katerem nekdo živi. Določen je torej z značilnostmi oziroma lastnostmi, na katere posameznik ali posameznica ne moreta vplivati ali pa to zelo težko storita. Prav zato tudi svojega vnaprej določenega statusa ne moreta spremeniti. Takšne lastnosti so rasa, spol, starost, družinsko poreklo, verska in etična pripadnost ipd. (<http://www.zdus-zveza.si>).

Status, ki pa ni vnaprej določen z biološkimi ali drugimi lastnostmi, imenujemo pridobljeni status. Posameznik ali posameznica lahko vplivata nanj s svojo dejavnostjo, prizadevnostjo in ambicioznostjo (<http://www.zdus-zveza.si>).

Biološke razlike posredno in neposredno prispevajo k različnemu vedenju moških in žensk. Ker so njihovi možgani različno opremljeni, tudi različno zaznavajo okolje. Prepletanje zunanjih oz. okoljskih vplivov in družbenega zaznavanja spolov v kombinaciji z zakoreninjenimi biološkimi lastnostmi, genetiko in delovanjem možganov vpliva na bodisi bolj moško bodisi bolj žensko vedenje.

Raziskave kažejo, da sta obnašanje in raven psihotizma (posameznik z visokim dosežkom na lestvici psihotizma je opredeljen kot hladen, neoseben, nezmožen sočustvovanja, neprijazen, neiskren, čudaški, ni pripravljen pomagati drugim ipd.) povezana tudi s povsem biološkimi dejavniki (npr. z ravno moških spolnih hormonov). Zelo verjetno se zdi, da so tako moški kot ženske že po svojih bioloških in fizioloških dispozicijah naravnani k obnašanju, ki ga kulturni in socializacijski vzorci v glavnem potrjujejo, le da ga morda v nekaterih primerih še potencirajo, v drugih pa zavrejo (Musek, 1994, str. 122).

Glede na to, da so moški in ženske videti tako različno že po zunanjem videzu, imajo tudi različne spolne organe in hormone. Seveda nam je vsem jasno, da tudi razmišljajo drugače, se vedejo in tudi čutijo na drugačen način in to vse iz bioloških razlogov.

Kot lahko vidimo v vsakdanjem življenju, se ženske in moški ne obnašajo samo v skladu s kulturo družbe in okolice, ampak tudi, v veliki meri, v skladu z biogramatiko.

Biogramatika je gensko pogojeni program, ki vnaprej določa človekovo vedenje. Izoblikoval se je v skladu z značilnostmi življenja v človeških družbah od vsega začetka naprej. Skratka, biogramatika je program, ki vnaprej določa človeka, da se vede na določen način.

Vsem skupaj pa je znano, da so moški bolj agresivni in dominantni, ženske pa označene z materinstvom in čustveno bližino.

Vsi vemo, da se fantki rajši igrajo z avtomobili, deklice pa z dojenčki, a razprave, ali je to sociološko ali biološko pogojena razlika, še vedno potekajo, čeprav so številne raziskave pokazale, da so te razlike dejansko prirojene. Morda najbolj zanimiv dokaz za to prihaja od naših bližnjih sorodnikov opic. Pri dveh vrstah opic so izvedli raziskavo, kjer so mladičkom obeh spolov dali na voljo različne igračke. Presenetljivo so se samčki zelo radi igrali z avtomobilčki, vozički, vsem, kar je imelo kolesa, niso pa dobro vedeli, kaj bi počeli s plišastimi opicami. Samički pa, nasprotno, avtomobili in vozički niso zanimali, zelo pa so jih prevzele plišaste opice, ki so jih stiskale k sebi in negovale, kot bi bili njihovi mladički. Seveda ljudje nismo opice in zagotovo na nas vpliva tudi socialno okolje, a to, da že opice kažejo enako razliko v igranju, kot jo opazimo pri otrocih, kaže na to, da so razlike res biološke (Majdič, 2014).

G. P. Murdock, ameriški antropolog, vidi biološke razlike med moškimi in ženskami kot temelje delitve dela v družbi glede na spol. Meni, da se moških in žensk ne sme usmerjati glede na gensko utemeljene značilnosti, ki jim pripisujejo neko določeno vlogo. Njegovo mnenje je, da biološke razlike (npr. večja fizična moč pri moških in rojevanje pri ženskah) vodijo v spolno pogojene vloge iz čiste praktičnosti. Ženska je zaradi svoje biološke funkcije rojevanja in dojenja otrok privezana na dom; zaradi svojih fizičnih lastnosti je omejena na manj naporna opravila.

Ann Oakley, britanska sociologinja, feministka in pisateljica, se ne strinja, da obstaja kakšna naravna delitev dela ali razdelitev družbenih vlog glede na spol. Pravi, da delitev dela ni univerzalna in da določenih vlog ne opravljajo vedno moški in drugih ne ženske. Oakleyeva pravi, da so vloge spolov ustvarjene kulturno in ne biološko. Povedano z drugimi besedami, ljudje se učimo vedenja, ki se nato pričakuje od moških in od žensk v njihovi družbi. Tega vedenja pa nikakor ne povzročajo prirojene značilnosti, saj so študije mnogih družb pokazale, da so lahko vloge spolov različne. Kultura družbe je tista, ki najbolj vpliva na ustvarjanje vedenja moških in žensk, nikakor pa na to ne vplivajo biološke razlike med moškim in žensko. Če pa že obstajajo nekakšne biološke težnje glede vedenja, jih kulturni faktorji vsekakor presegajo (Oakley, 2000, str. 63).

Po Oakley (2000, str. 96–99) je opredelitev moškosti in ženskosti od družbe do družbe različno. Moderna družbe je ustvarila možnosti za enakopravnost med moškim in žensko, a je ohranila in celo okrepila razlikovanje med moškostjo in ženskostjo.

Glede na to, da je Ann Oakley zagrizena feministka in se bori za zmanjšanje razlik in izenačenje vlog obeh spolov, mislimo, da bi se njeno razlago dalo tudi izpodbijati. Če samo pogledamo in primerjamo maso bremen, ki jih lahko prenašajo moški in ženske na delovnem mestu, takoj dobimo odgovor, da pač ženske in moški ne moremo biti izenačeni.

Mase bremen se razlikujejo glede na starost in spol in če pogledamo neko srednjo starost, od 20 do 35 let, lahko moški dvigne in prenaša 25, ženska pa le 15 kg.

2.3 PSIHOLOŠKE RAZLIKE MED SPOLOMA

Kako pa razlike med spoloma kažejo na področju osebnosti? Odkar se psihologi zanimajo za medosebne razlike, so bili pozorni tudi na razlike med moškimi in ženskami.

V preteklih desetletjih je bilo sicer moderno, da se duševne in osebnostne razlike med spoloma niso preveč poudarjale. Morda je bil razlog v tihi bojazni, da bi poudarjanje teh razlik lahko škodovalo demokratičnim idealom enakopravnosti med

spoloma. Vendar pa moramo znati ločevati enakopravnost in enakost. V resnici skoraj ni osebne lastnosti ali osebne področja, kjer ne bi ugotavljali razlik med spoloma (Musek, 1994, str. 120).

Podatki kažejo, da obstajajo razlike med spoloma pri vseh temeljnih dimenzijah osebnosti in tudi na kontrolni lestvici iskrenosti. Kar zadeva čustveno labilnost, je razlika že zelo jasna. Ženske se bistveno bolj nagibajo k čustveni labilnosti. To ni presenetljivo, saj se ujema tako s tradicionalnimi predstavami, po katerih so ženske bolj čustvene, občutljive in ranljive, kot z rezultati številnih raziskav.

Bistvena razlika med spoloma se kaže tudi glede psihotizma. Psihologi psihotizem merijo z različnimi vprašalniki, namenjenimi tako odraslim kot tudi otrokom. Posameznik z visokim dosežkom na lestvici psihotizma je opredeljen kot hladen, neoseben, nezmožen sočustvovanja, neprijazen, neiskren, čudaški, ni pripravljen pomagati drugim ipd. Posameznike z visoko izraženim psihotizmom velikokrat najdemo med zaporniki, shizofreniki in odvisniki od alkohola ali drog (<http://sl.wikipedia.org/wiki/Psihotizem>).

Razlika v psihotizmu se kaže zlasti pri mlajših in srednje starih, medtem ko pri starejših upade; s starostjo pač vsi skupaj postanemo nekako manj drzni, dominantni, agresivni in pustolovski. Pri osebah, starejših od 60 let, pa ta razlika popolnoma izgine. Dejstvo je, da z leti precej upade psihotizem pri moških, kjer ima v začetku visoke vrednosti, medtem ko pri ženskah te vrednosti v glavnem ostajajo v povprečju na nizki ravni. Pri moških so bolj izražene lastnosti, ki tvorijo globalno dimenzijo psihotizma: to pa so fizična agresivnost, dominantnost, avanturizem, težnja po lastni neodvisnosti, težnja po manipuliranju z drugimi, drznost ipd. Psihotizem torej združuje vse pozitivne in negativne vidike osebnostne »trdote«, togosti, nezlomljivosti na eni strani, nasproti blagosti, milini, »mehkobi« in prilagodljivosti na drugi strani. V vseh kulturah se ženskam pripisuje obnašanje, ki je bistveno manj blizu psihotizmu, kot je moško obnašanje (Musek, 1994, str. 121 in 123).

Vsekakor drži, da obstajajo med spoloma opazne in bistvene razlike pri mnogih pomembnih osebnostnih potezah. Nekatere ugotovljene razlike se ujemajo s tradicionalnimi predstavami in opažanji, nekatere so že kar splošno znane: da so moški bolj dominantni in agresivni in da so ženske bolj čustvene in konservativne.

Dobršen del posplošenega mnenja o moški agresivnosti pojasnjuje bistveno večja stopnja dominantnosti pri moških. Moški izkazujejo manj podredljivosti, bolj so pripravljeni vsiljevati svojo voljo in moč, manj trpijo ukazovalnost drugih in bolj ljubosumno čuvajo svojo neodvisnost. Dominantnost in agresivnost sta dve različni stvari, in čeprav sta obe povezani z nekaterimi biološkimi razlikami med spoloma

(fizična moč, hormonske razlike), se težko ubranimo vtisa, da sta tudi kulturno pogojeni (Musek, 1994, str. 126).

Moški so v primerjavi z ženskami bolj storilnostno naravnani, bolj težijo k neodvisnosti, dominantnosti, kažejo več odkritega interesa za nasprotni spol in agresivnosti. Ženske so pa bolj popustljive in podredljive, kažejo več interesa za navezovanje, se bolj zanimajo za psihično doživljanje, so bolj usmerjene tako k iskanju kot dajanju pomoči, so bolj pripravljene sprejemati krivdo in so tudi bolj motivirane za iskanje sprememb.

Ženske bistveno više kot moški rangirajo vrednote, kot so: resnica, intimnost, prosti čas, varnost, lepota, zanimiv poklic, medtem ko moški dajejo bistveno višji pomen vrednotam, kot so: dobra hrana, dober avto, zabava, napredek, spolnost, otroci, družabnost, fizični videz in denar.

Ženske večjo pozornost posvečajo nesebičnosti, pa tudi notranjeosebnim in čustvenim vrednotam. Pri moških pa je v ospredju lagodno življenje, materialna in čutno nagonna vrednotna usmerjenost, pa tudi višje vrednotenje dela, ustvarjanja in napredka. To se ujema z mnogimi – tudi medkulturnimi – dogajanjmi, ki kažejo na to, da ženske sorazmerno više vrednotijo osebne, duhovne in socialne vrednote, moški pa čutne in materialne vrednote, dosežke in družbeni red (Musek, 1994, str. 132).

Ženske komunicirajo na drugačen način, bolj se obrnejo k sogovorniku in ga gledajo v oči, pri moških pa je ravno obratno, ko se pogovarjajo, razpravljajo o najrazličnejših temah, medtem ko ženske običajno debatirajo bolj »globoko«.

Razlike med spoloma obstajajo tudi pri sklepanju prijateljstva. Moški se izogibajo pogovorom s prijatelji o osebnih in čustvenih zadevah oziroma težavah. Pri ženskah pa je ravno obratno in pri takih pogovorih nimajo težav (http://sl.netlog.com/___admiral_k___/blog/blogid=616340).

3 ANALIZA POVZROČITELJEV PROMETNIH NESREČ

Področje varnosti cestnega prometa v Sloveniji sta od leta 1998 urejala dva zakona: Zakon o varnosti cestnega prometa iz leta 1998 ter Zakon o varnosti cestnega prometa iz leta 2004, ki še vedno velja. Oba zakona sta v času veljavnosti doživela nemalo sprememb. Zakon o varnosti cestnega prometa iz leta 2004 je bil kar sedemkrat noveliran, potem pa je bila sprejeta odločitev o delitvi področja, ki ga je ta zakon urejal. Zakon o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS št. 109/2010-ZPrCP) tako določa prometna pravila za ravnanje v cestnem prometu ter pooblastila in sankcije, ki jih pri izvajanju zakona izrekajo pristojni organi (Zakon o voznikih, o cestah, o pravilih cestnega prometa, o motornih vozilih, 2011, str. 7).

Pravilno in učinkovito pridobivanje znanj, veščin in navad voznikov ter ostalih udeležencev v prometu temeljito pripomore k varni in zanesljivi vožnji. Pridobivanje teh znanj, navad in veščin pa se prične že zelo zgodaj, ob vstopu otrok v osnovno šolo, ko opravljajo prvi kolesarski izpit in kasneje pri 15 letih, ko lahko opravljajo izpit za moped in še kasneje za motor. S polnoletnostjo pa lahko pristopijo k usposabljanju za voznika B-kategorije, torej za osebno vozilo.

Za varno in zanesljivo vožnjo je tako prvi pogoj pridobitev ustreznih znanj, veščin in navad v šolah in šolah vožnje v procesu izobraževanja in usposabljanja voznikov. Vzgoja učencev v osnovnih šolah in srednjih šolah, kandidatov za voznike motornih vozil v šolah vožnje mora biti obvezno prepuščena strokovno usposobljenim osebam.

Osnovni in poglobljeni cilj vseh akterjev, ki se ukvarjajo z varnostno problematiko, mora biti vzpostavitev sistematičnega, usklajenega, učinkovitega in strokovnega dela na področju prometne varnosti, saj je to edini način, ki zagotavlja dolgoročno izboljšanje prometne varnosti. Varnost v cestnem prometu obravnavajo uradni dokumenti, kot sta Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa in Zakon o varnosti cestnega prometa. Najbolj aktivna institucija, ki se bori za povečanje zavedanja o problematiki, je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki s svojo kampanjo »Vizija 0« stremi k cilju, da ne bi bilo smrtnih žrtev v prometu.

Nacionalni program varnosti cestnega prometa je strateški dokument, ki obravnava nacionalno varnostno politiko in strokovno zahtevne ter varnostno najbolj transparentne probleme na področju varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji za obdobje od leta 2013 do leta 2022. Nacionalni program podaja vizijo in cilj, za prednostna področja pa določa ukrepe, ki jih je treba izvesti za učinkovitejše zagotavljanje varnosti cestnega prometa. Primarni cilj programa je prizadevanje za zmanjšanje najhujših posledic prometnih nesreč v cestnem prometu, ki ga bodo

dosegli z učinkovitim izvajanjem ukrepov iz programa in z zagotavljanjem politične volje in družbene podpore.

Vizija 0 je pozitiven in odgovoren odnos ustvarjalcev in udeležencev cestnoprometnega sistema, ki so s svojim celotnim delovanjem in ravnanjem dolžni preprečiti najhujše posledice prometnih nesreč ter zagotoviti varen dolgoročni cilj: nič mrtvih in nič hudo poškodovanih zaradi prometnih nesreč. Z moralnega vidika je to edini možni dolgoročni cilj vseh humanih družb ter kot takšen jasen in razumljiv vsem sodelujočim ustvarjalcem in udeležencem cestnoprometnega sistema. Vizija 0 zato zahteva spremembo razmišljanja in ravnanja oblikovalcev sistema, izvajalcev in vseh udeležencev v prometu (<http://www.avp-rs.si/splosno-o-varnosti/nacionalni-program-2013-2022>).

Vključevanje v promet zahteva od voznikov obvladovanje vrste znanj in veščin. Poznavanje cestnoprometnih predpisov, prve pomoči in še mnogo drugega omogoča vozniku razumevanje dogajanja na cesti, usmerja njegova predvidevanja in ravnanja, pri čemer pa je zelo pomembno, da se voznik nauči upoštevati druge udeležence v prometu in to v vseh trenutkih.

Poleg veliko prednosti, ki jih je s seboj prinesla civilizacija, je prinesla tudi tragedije. Z razvojem prometa, cest in avtomobilov so se tudi oddaljeni kraji približali drug drugemu in so postali dostopnejši. Vendar z vsakim takim napredkom in tehnologijo ter povezanostjo dobimo tudi slabo stran, to so prometne nesreče. Ko se ugotavljajo posledice prometnih nesreč, ugotovimo, da žal poleg tega spremljamo tudi izgube življenj in hude invalidnosti kot nenadomestljive ter nepopravljive izgube v družinah in družbi. Tukaj so tudi prisotne škode, ki jih ima družba zaradi posledic prometnih nesreč. Vendar to ni najhujše, najhujše posledice prometnih nesreč, v katerih so smrtne žrtve in hude telesne poškodbe, ki privedejo do invalidnosti, občutijo predvsem družine.

Prometna nesreča je nesreča na javni cesti in nekategorizirani cesti, ki je dana v uporabo za cestni promet, v kateri je bilo udeleženo vsaj eno premikajoče se vozilo in je v njej ena ali več oseb umrlo, bilo telesno poškodovanih ali pa je nastala gmotna škoda (Zakon o pravilih cestnega prometa, Ur. l. RS št. 109/10, 109. člen). Drugače povedano, prometna nesreča je dogodek v prometu, kadar vozilo trči z drugim vozilom, pešcem, živaljo, v ovire na cesti, kot so drevesa, skale ipd. V prometni nesreči so lahko povzročene poškodbe ali smrt ljudi ali živali ali samo materialna škoda.

Vzroki za prometne nesreče so različni in so povezani z relacijo voznik–vozilo–okolje. Pri voznikih vzroki za prometno nesrečo tičijo v izkušnjah, karakterju, čutilih, reakcijah, ki so povezane z možgani, psihofizičnimi sposobnostmi in psihofizičnim stanjem. Pri vozilih so vzroki za nastanek prometne nesreče predvsem zmožnost

vozila in spremembe stanja na vozilu, kot je npr. okvara ali obraba. Okolje pa zaznamuje trasa in stanje cest, drugi udeleženci v prometu in vremenski pogoji. V prometnih nesrečah pride tako do smrti, invalidnosti in telesnih poškodb kot tudi do finančnih stroškov tako za družbo kot za posameznega udeleženca (<http://sl.wikipedia.org>).

Na nastanek prometnih nesreč vpliva več dejavnikov, poglavitni pa so udeleženci v cestnem prometu, cestna infrastruktura, motorno vozilo in prometno okolje. Pri vseh teh dejavnikih ima človek najpomembnejšo vlogo, saj je kot voznik v vlogi uporabnika motornega vozila in cest, kot načrtovalec pa je zelo pomemben člen pri izgradnji cest. Varnost cestnega prometa je odvisna od odgovornega ravnanja posameznika, vzgojno izobraževalnih in preventivnih institucij, medijev, represivnih in pravosodnih organov, civilne družbe, gospodarskih družb, vodstev samoupravnih lokalnih skupnosti in ne nazadnje državnih organov.

Pri prometnih nesrečah policija evidentira le en glavni vzrok prometne nesreče, to pa je lahko:

- neprilagojena hitrost,
- nepravilna stran ali smer vožnje,
- nepravilno prehitevanje,
- neustrezna varnostna razdalja,
- nepravilnost pešca,
- neupoštevanje pravil o prednosti,
- premiki z vozilom,
- nepravilnosti na vozilu,
- nepravilnosti na tovoru,
- nepravilnosti na cesti in
- ostali vzroki.

Po zadnjih podatkih, ki jih je objavila Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, so se razmere v letu 2014 na področju prometa izboljšale in po nekaterih podatkih so pri številu mrtvih celo presegli zastavljeni cilj po nacionalnem programu, določenem za leto 2014, in se je celo uresničil cilj za leto 2016.

Javna agencija skupaj z državnimi in nevladnimi organizacijami skrbi za preventivne aktivnosti, ki so pozitivno pripomogle k izboljšanju varnosti. Poleg preventive je pomembno vlogo na področju varnosti cestnega prometa odigral policijski nadzor, hkrati pa lahko razloge za zmanjšanje številke iščemo tudi pri dejstvu, da je javnost vse bolj osveščena o pomenu prometne varnosti.

Boljša je tudi cestna infrastruktura, morda tudi zaradi uvedbe vinjet vse več ljudi vozi po avtocestah in ne toliko po lokalnih cestah. Svoje pa pri varnosti zagotovo dodajo tehnološko naprednejši in varnejši avtomobili ter boljša medicinska pomoč ponesrečenim. Dejstvo, da je bilo v letu 2014 manj smrtnih žrtev, a zato več huje poškodovanih ljudi, morda tudi kaže na vpliv boljše avtomobilske varnosti.

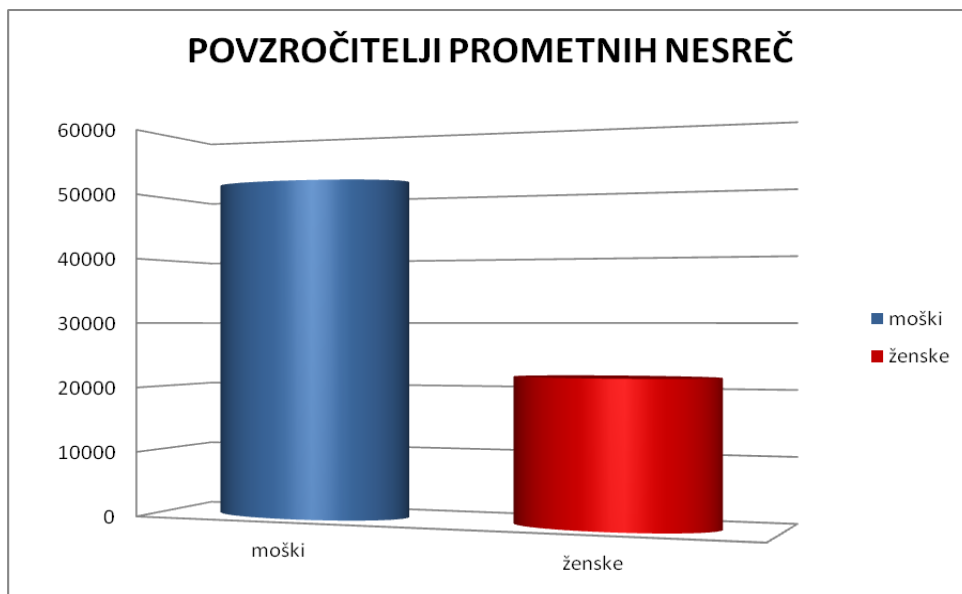
Črna statistika se je zmanjšala na vseh področjih, saj je bilo leta 2014 manj prometnih nesreč s smrtnim izidom in s telesno poškodbo ter manj prometnih nesreč nasploh in glede na statistične podatke je bilo leto 2014 najbolj varno leto v zgodovini Republike Slovenije. Spodbudnejši so tudi podatki pri najbolj ranljivih udeležencih v prometu – pešcih, kjer se je število umrlih tudi zmanjšalo. Prav tako so pa tudi spodbudnejši podatki pri številu nesreč, ki jih je povzročil alkoholizirani udeleženec cestnega prometa (Felc, 2015).

3.1 RAZISKAVA PO SPOLU

V raziskavo je bilo vključenih vsega skupaj 73.830 voznikov osebnih vozil (moški in ženske) v obdobju od 1. 1. 2009 do 31. 12. 2013. Podrobneje smo vključili samo povzročitelje prometnih nesreč od 18. leta dalje, in sicer mrtve, hudo poškodovane, lahko poškodovane, tiste brez poškodb in skupno število povzročiteljev prometnih nesreč ločeno po spolu.

Podatke za našo raziskavo smo pridobili na spletni strani ministrstva za notranje zadeve, policije in Agencije RS za varnost v cestnem prometu.

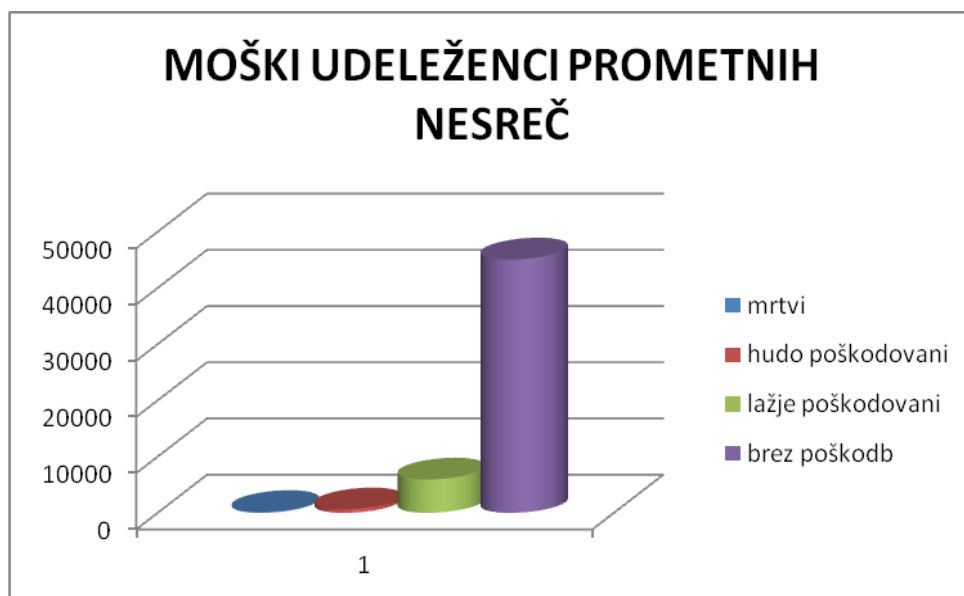
Izmed vseh povzročiteljev prometnih nesreč je bilo moških povzročiteljev 51.803 in ženskih povzročiteljic prometnih nesreč le 22.027. Če te podatke izrazimo v odstotkih, je bilo moških povzročiteljev 70,17 % in ženskih povzročiteljic 29,83 %.



Graf 1: Povzročitelji prometnih nesreč po spolu
(Vir: <http://www.policija.si>)

Razlike med spoloma sicer obstajajo in seveda se odražajo tudi v vožnji. Predstavnice nežnejšega spola so za volanom manj zaletave, manj arogantne in bolj preudarne. Ženskam se na cesti ni potrebno dokazovati, to je pogosto domena moških družb. Tehnične spretnosti in izkušnje za volanom pa gredo v prid moškim. Moški so začeli tradicionalno gledano voziti prej, imajo več prevoženih kilometrov in izkušenj. Pri tem moramo upoštevati, da je moških voznikov še vedno več kot ženskih voznic.

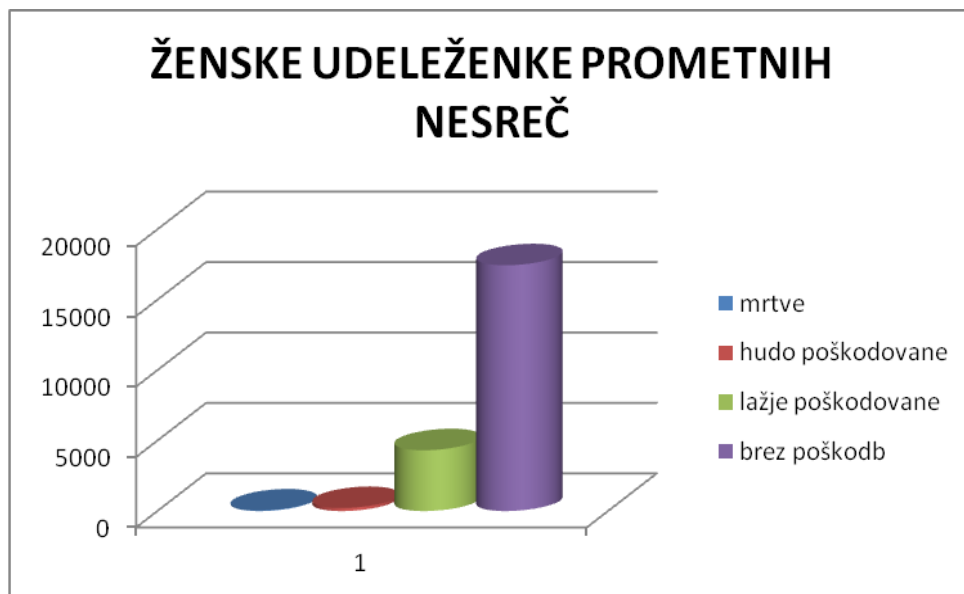
Moških povzročiteljev prometnih nesreč je bilo vseh skupaj 51.803, od tega jih je umrlo 157, hudo poškodovanih je bilo 629, lažje poškodovanih 5.940 in takih brez poškodb 45.077.



Graf 2: Moški udeleženci prometnih nesreč
(Vir: <http://www.policija.si>)

Moških voznikov je bistveno več kot ženskih voznic in zato tudi povzročijo več prometnih nesreč. Moški torej povzročijo več prometnih nesreč in po podatkih neke zavarovalnice na slovenskem tržišču so moški povzročitelji najhujših in pogosto tudi najbolj »trapastih« prometnih nesreč (http://sl.netlog.com/__admiral_k__/blog/blogid=616340).

Ženskih povzročiteljic in voznic hkrati je bilo skupaj 22.027, od tega je bilo mrtvih 39, hudo poškodovanih 214, lažje je bilo poškodovanih 4.319 in brez poškodb je bilo 17.455 povzročiteljic.



Graf 3: Ženske udeleženke prometnih nesreč
(Vir: <http://www.policija.si>)

Kot smo že lahko ugotovili iz statističnih podatkov, je ženskih povzročiteljic prometnih nesreč bistveno manj kot moških in posledično je med njimi tudi bistveno manj mrtvih in telesno poškodovanih.

3.2 RAZISKAVA PO STAROSTI

Voznik začetnik je vsak voznik motornega vozila do dopolnjenega enaindvajsetega leta starosti in voznik motornega vozila v obdobju dveh let od prve pridobitve vozniškega dovoljenja za vožnjo motornih vozil. Vozniško dovoljenje se izda upravičencu s statusom voznika začetnika z veljavnostjo do dopolnjenega enaindvajsetega leta starosti oz. za dobo dveh let po prvi pridobitvi vozniškega dovoljenja. Sicer pa voznik začetnik ne sme imeti v cestnem prometu alkohola v organizmu, prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja pa se mu izreče, če v času treh let doseže ali preseže sedem kazenskih točk v cestnem prometu (Vidic Bizjak, str. 163).

Mladi vozniki so izpostavljeni številnim pastem, in sicer:

- Vožnja ob navzočnosti prijateljev jih lahko pripravi do tega, da želijo pokazati, kaj zmorejo kot vozniki 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 se zmanjša pozornost na vožnjo in na dogajanje na cesti in ob njej.
- Avto, poln prijateljev, in hrupna glasba odvrta pozornost s ceste, predvsem za mlade voznike in voznike začetnike, ki še niso vajeni avtomobila, ceste in pa ostalih dogajanj na cesti ali ob njej.
- Učinki alkohola in drog, ki jih mladi zaužijejo na zabavi, še dolgo ne popustijo in to mlademu vozniku lahko povzroča zelo velike težave pri vožnji avtomobila.

Zlasti neizkušnost je tista, zaradi katere so mladi vozniki bolj izpostavljeni nesrečam. Sami se seveda sploh ne zavedajo, koliko izkušnje doprinesejo k večji varnosti zase in druge na cesti in v vožnji. Mladi o življenju razmišljajo drugače in imajo drugačen odnos do življenja, zato so nemalokrat mnogo preveč lahkomišelnosti in mnogokrat premalo odgovorni. Vse to velja tudi za ravnanje na cesti in v vožnji, posledice takšne lahkomišelnosti in premajhne odgovornosti pa majo lahko zelo velike razsežnosti.

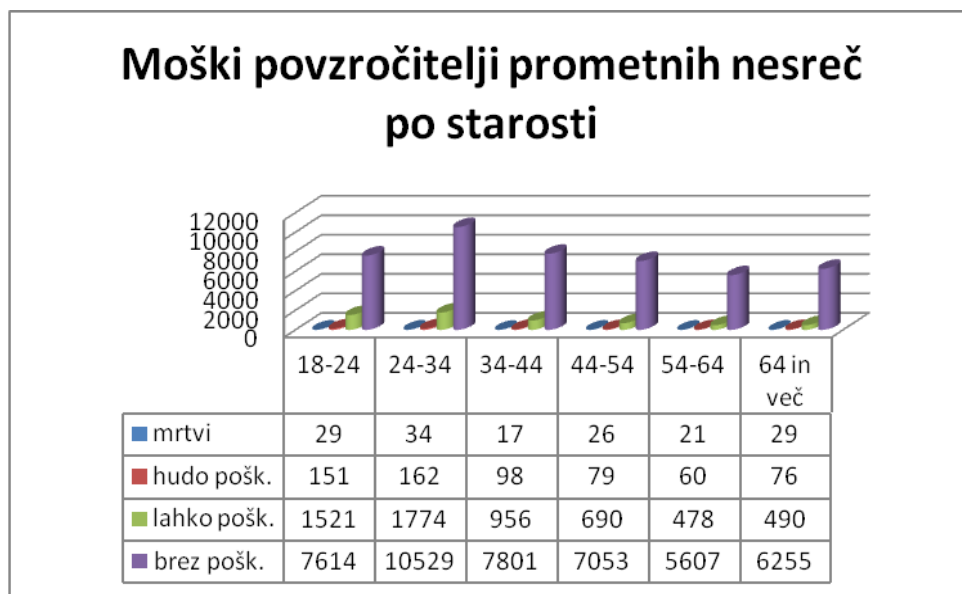
Žalosten podatek je tudi ta, da je v prometnih nesrečah, kjer so povzročitelji mladi vozniki, več mrtvih in poškodovanih, saj avtomobil največkrat uporabljajo kot prevozno sredstvo pri preživljanju svojega skupnega prostega časa. Odločitev o varnem potovanju ni odvisna le od poznavanja tveganja, ampak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

Zakon o voznikih (Uradni list RS, št. 109/2010 – Zvoz) v svojem 39. členu ureja tudi dodatno usposabljanje za voznike začetnike. To pomeni, da se ob izdaji vozniškega dovoljenja mladim voznikom izda karton za spremljanje opravljenih obveznosti, ki vsebuje vadbo varne vožnje ter skupinsko delavnico o varnosti cestnega prometa in psihosocialnih odnosih med udeleženci cestnega prometa. Navedenega programa se morajo vozniki začetniki udeležiti po najmanj štirih mesecih od izdaje vozniškega dovoljenja.

Vozniki srednjih let so po nekaterih raziskavah, ki jih je opravila Javna agencija RS za varnost prometa, najvarnejši, in sicer moški med 45. in 54. letom starosti, ženske pa med 35. in 54. letom starosti. Ti povzročijo najmanj prometnih nesreč in so redkeje tudi sami žrtve prometnih nesreč. Vozniki srednjih let imajo veliko več izkušenj za volanom kot mladi vozniki in posledično so zaradi tega tudi manj ogrožena skupina na cesti.

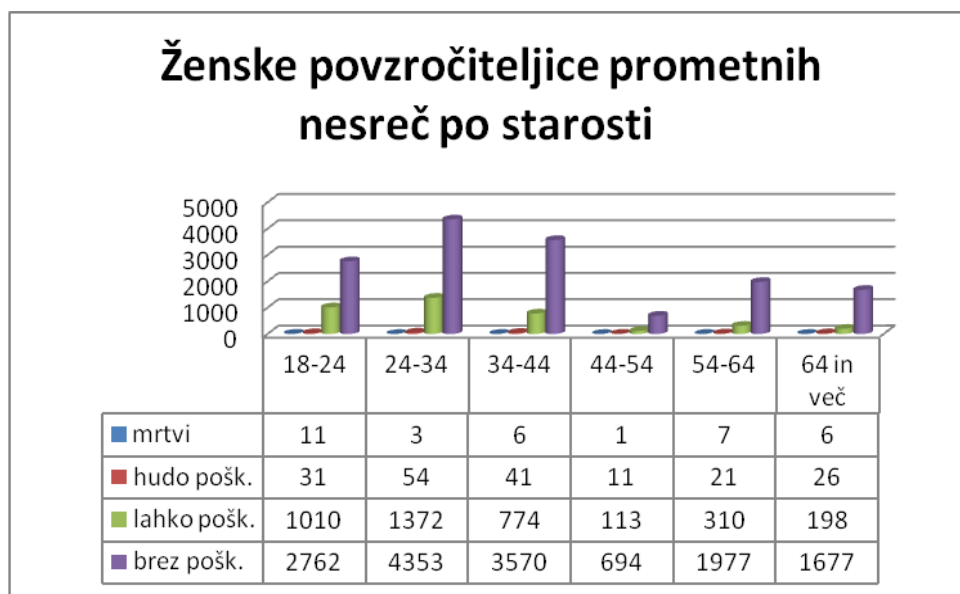
Starejši vozniki so vozniki, starejši od 65 let. Zakon o voznikih (ZVoz) v svojem 53. členu razlaga, da se vozniško dovoljenje izda z veljavnostjo desetih let (za

kategorije AM, A1, A2, A, B, B1, in BE), po dopolnjeni starosti 70 let se vozniško dovoljenje izda z veljavnostjo petih let. Imetniku vozniškega dovoljenja, ki dopolni 70 let, se podaljša veljavnost vozniškega dovoljenja, če predloži zdravniško spričevalo, da je telesno in duševno zmožen za vožnjo motornega vozila določene kategorije.



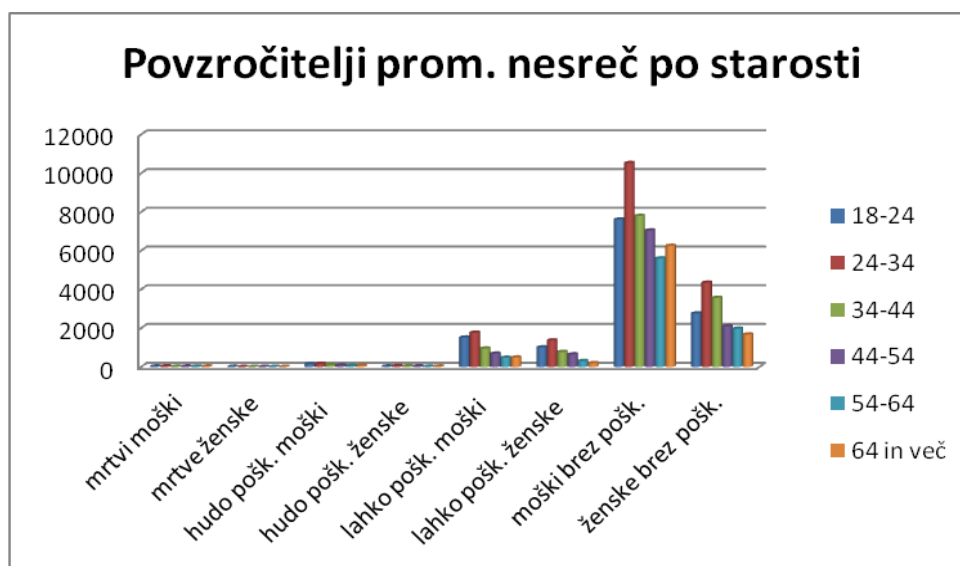
Graf 4: Moški povzročitelji prometnih nesreč po starosti
(Vir: <http://www.policija.si>)

Kot je razvidno iz podatkov ministrstva za notranje zadeve in policije, ki zajemajo obdobje od 1. 1. 2009 do 31. 12. 2013, je pri moških najbolj rizična skupina med 24. in 34. letom. V tem starostnem obdobju je največ mrtvih, hudo poškodovanih, lahko poškodovanih in takih brez poškodb. Najmanj rizični so moški vozniki med 54. in 64. letom. To pomeni, da so to najvarnejši vozniki z največ izkušnjami. Moški po 64. letu starosti so pa že manj varni vozniki, kar nam tudi pove, da se s starostjo telesna in duševna zmožnost za vožnjo zmanjšuje.



Graf 5: Ženske povzročiteljice prometnih nesreč po starosti
(Vir: <http://www.policija.si>)

Po statističnih podatkih ministrstva za notranje zadeve in policije je med voznicami največ smrtnih žrtev med 18. in 24. letom starosti. Med ženskimi povzročiteljicami prometnih nesreč je največ lahko poškodovanih, hudo poškodovanih in takih brez poškodb med 24. in 34. letom starosti. Najvarnejše voznice so pa stare med 44 in 54 let. To pomeni, da so pri ženskah najvarnejše in izkušenejše voznice za deset let mlajše kot moški. Zopet pa moramo poudariti, da so številke bistveno manjše kot pri moških, saj smo tudi že ugotovili, da je voznic bistveno manj kot voznikov.



Graf 6: Povzročitelji prometnih nesreč po starosti in spolu
(Vir: <http://www.policija.si>)

Najpogostejši povzročitelji prometnih nesreč so moški med 24. in 34. letom starosti (10529), ki pa niso utrpeli nikakršnih poškodb, sledijo jim moški med 34. in 44. letom starosti (7801), takoj za njimi so moški med 18. in 24. letom starosti (7614). Tudi pri ženskih povzročiteljicah so na prvem mestu ženske med 24. in 34. letom starosti (4353), ki niso utrpele poškodb, sledijo jim ženske med 34. in 44. letom starosti (3570) in nadalje so ženske med 18. in 24. letom starosti (2762).

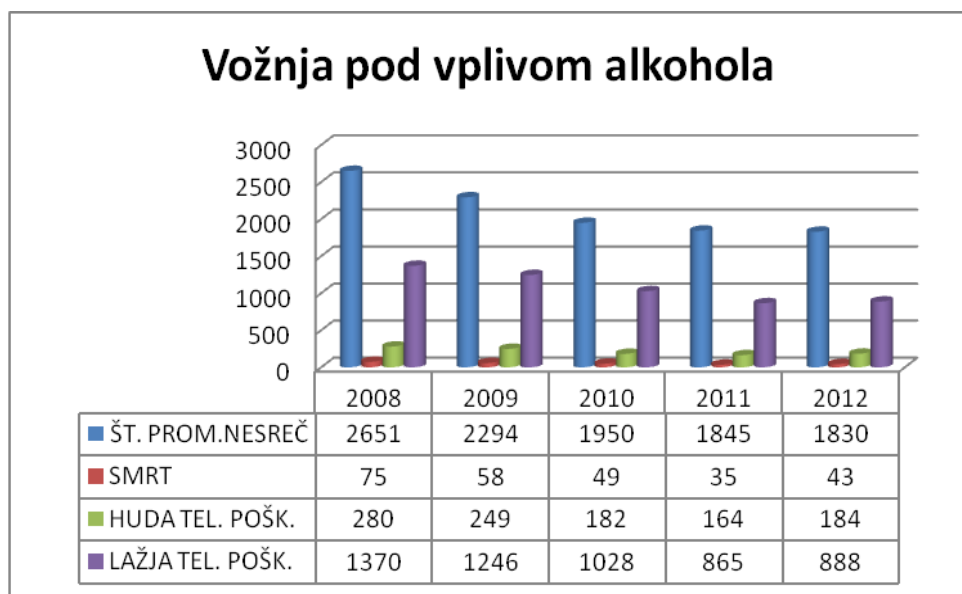
3.3 RAZISKAVA PO PSIHOFIZIČNIH LASTNOSTIH

Psihofizične sposobnosti za vožnjo so lahko bistveno zmanjšane zaradi prisotnosti alkohola in mamil v krvi. K temu prispevajo tudi nekatere vrste psihoaktivnih zdravil ter ostale psihoaktivne snovi, ki bistveno vplivajo na spremembo voznikovih sposobnosti in sloga vožnje, zato prispevajo k večjemu tveganju za nastanek prometne nezgode in seveda tudi k teži poškodbe v prometni nesreči. Najpogosteje je alkohol vzrok prometne nesreče v kombinaciji s neprilagojeno hitrostjo in nepravilno smerjo ali stranjo vožnje.

Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) v svojem 104. in 106. členu prepoveduje vožnjo in začetek vožnje, če je voznik pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi in njihovih presnovkov, ki zmanjšujejo voznikovo sposobnost za vožnjo.

Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) v svojem 107. členu dovoljuje policistu, da sme zaradi ugotovitve, ali ima udeleženec cestnega prometa v organizmu alkohol ali več alkohola ali pa je pod vplivom prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, ki zmanjšujejo njegovo sposobnost za vožnjo, izvesti poizkus z napravo ali sredstvom za hitro ugotavljanje prisotnosti teh snovi v organizmu. Če se s preizkusom ugotovi, da ima voznik v organizmu več alkohola, kot je dovoljeno, mu policist prepove nadaljnjo vožnjo in začasno odvzame vozniško dovoljenje.

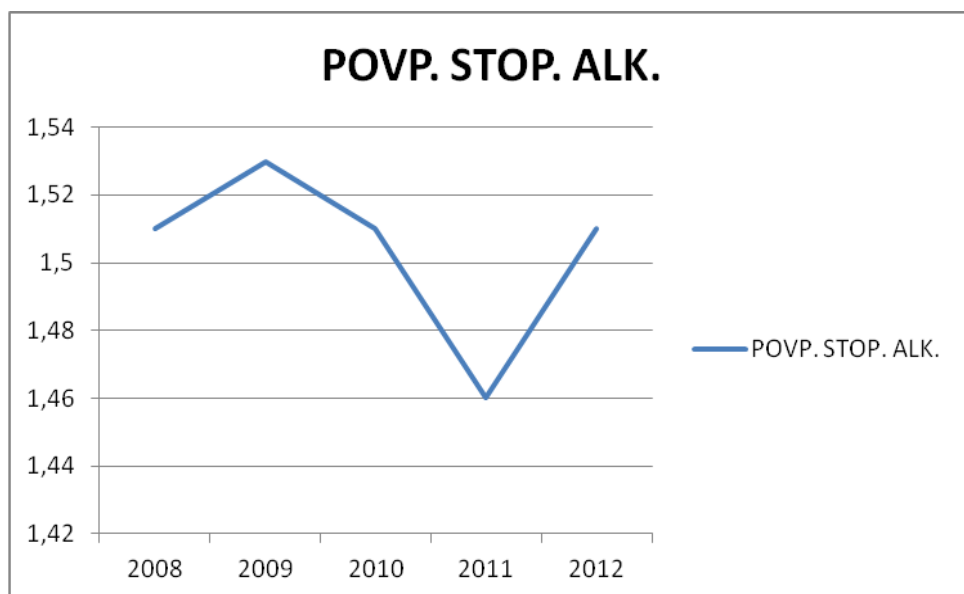
Javna agencija RS za varnost cestnega prometa je leta 2013 opravila analizo varnosti v cestnem prometu, obravnavali so obdobje od 1. 1. 2008 do 31. 12. 2012. Po rezultatih sodeč naj bi število mrtvih in hudo poškodovanih zaradi vožnje pod vplivom alkohola zmanjševalo (<http://www.avp-rs.si/splosno-o-varnosti/statistika>).



Graf 7: Prometne nesreče pod vplivom alkohola in posledice
(Vir: <http://www.policija.si>)

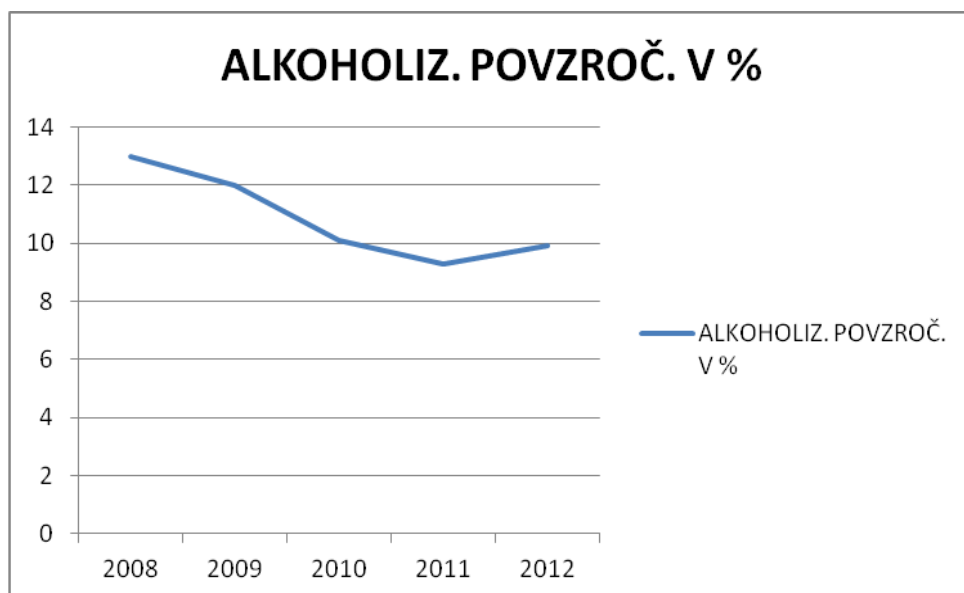
Kot je razvidno iz tabele, je trend upadanja števila prometnih nesreč pod vplivom alkohola, upada tudi število mrtvih in število poškodovanih v prometnih nesrečah, kjer je prisoten alkohol.

Vse to upadanje lahko pripisujemo vsesplošni ozaveščenosti voznikov in predvsem zavedanju posledic, ki lahko nastanejo ob prometni nesreči. Ozaveščenost in zavedanje posledic pa lahko pripisujemo raznim akcijam Javne agencije Republike Slovenije za varnost cestnega prometa, policije in ministrstva za notranje zadeve.



Graf 8: Povprečna stopnja alkohola
(Vir: <http://www.policija.si>)

Kot kaže graf, se stopnja alkohola v preučevanem obdobju od 1. 1. 2008 do 31. 12. 2012 giblje od 1,46 do 1,53 promila. To nam pove, da se stopnja alkoholiziranosti med vožnjo zmanjšuje in kot kaže naslednji graf, se zmanjšuje tudi delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč v odstotkih.



Graf 9: Alkoholizirani povzročitelji prometnih nesreč
(Vir: <http://www.policija.si>)

4 USPEŠNOST PRI OPRAVLJANJU VOZNIŠKEGA IZPITA

Pogoji za opravljanje voznškega izpita so opredeljeni v 66. členu Zakona o voznikih (ZVoz). Prvi pogoj, da kandidati sploh lahko pristopijo k voznškemu izpitu za voznika motornih vozil v Republiki Sloveniji je, da imajo stalno prebivališče v Republiki Sloveniji ali pa začasno prebivališče za več kot šest mesecev.

Vozniški izpit je sestavljen iz teoretičnega in praktičnega dela. K teoretičnemu delu voznškega izpita se lahko prijavijo kandidati za voznika, ki so opravili teoretični del usposabljanja v šoli vožnje. K praktičnemu delu voznškega izpita za voznika motornega vozila ali skupine vozil se lahko prijavi kandidat za voznika, ki je v šoli vožnje po predpisanem programu končal usposabljanje za voznika.

Zakon o voznikih v svojem 68. členu razlaga, da kandidat lahko opravlja voznški izpit v izpitnem centru, ki ga sam izbere. Na teoretičnem delu voznškega izpita se ugotavlja, ali kandidat za voznika motornih vozil obvlada teoretično znanje vožnje, predpisano s programom usposabljanja. Na praktičnem delu voznškega izpita se ugotavlja, ali kandidat obvlada praktično vožnjo določene kategorije motornega vozila v skladu s predpisi in na način, ki zagotavlja samostojno varno udeležbo z vozilom v prometu.

Teoretični del izpita se opravlja tako, da se v elektronski obliki na računalniku rešuje test in za uspešno opravljen test mora kandidat doseči najmanj 90 odstotkov skupnega števila točk.

Praktični del izpita poteka v treh med seboj povezanih delih. Prvi del zajema pripravo na vožnjo in tehnično preverjanje vozila glede na prometno varnost, drugi del zajema preizkus spretnosti z vozilom, tretji del pa zajema preizkus ravnanja pri vožnji vozila v prometu.

V 68. členu v četrtem odstavku je navedeno, da mora oseba, ki zaradi telesnih zmožnosti zmore le vožnjo s prilagojenim vozilom, praktični del izpita opravljati na prilagojenem vozilu. Oseba, ki mora voziti prilagojeno vozilo in ima že opravljeni voznški izpit, mora ponovno opraviti praktični del voznškega izpita na tako prilagojenem vozilu. Za čas, dokler ne opravi tega voznškega izpita, se ji odvzame voznško dovoljenje za vožnjo vozil take kategorije.

V Sloveniji imamo 11 izpitnih centrov, ki so organizirani kot teritorialne izpostave Javne agencije RS za varnost prometa. Poleg zagotavljanja opravljanja voznških

izpitov, vodijo izpitni centri tudi postopek vpisa spremljevalca kandidata za voznika v evidenčni karton vožnje (vožnja s spremljevalcem).

4.1 USPEŠNOST PO LETIH IN POVRATNIKI

Za podatke o uspešnosti pri opravljanju vozniškega izpita smo se obrnili na enega od izpitnih centrov v Sloveniji. Na področju omenjenega izpitnega centra in preučevane regije deluje okoli osem šol vožnje.

Vodja omenjenega izpitnega centra nas je opozoril, da od septembra 2014 uporabljajo nov računalniški program za obdelavo podatkov in da so podatki za posamezne šole vožnje iz omenjenega področja tajne narave.

Po podatkih za celotno Slovenijo od septembra 2014 do decembra 2014 (torej po novem programu) se je prijavilo k voznškemu izpitu 11563 kandidatov. Od tega jih je vozniški izpit v prvem roku uspešno opravilo 6756, neuspešnih pa je bilo 4807 kandidatov. Glede na rezultate lahko ugotovimo, da je bila uspešnost kandidatov 58,43-odstotna. Od vseh kandidatov skupaj, ki so se prijavili k opravljanju vozniškega izpita, torej 11563, je bilo 6478 moških, 4773 žensk, 258 povratnikov in 25 povratnic.

Po podatkih preučevanega izpitnega centra v določeni regiji in v določenem obdobju (od 1. 1. 2013 do 31. 12. 2013) se je prijavilo k opravljanju vozniškega izpita 4013 kandidatov, od tega jih je bilo 2146 uspešnih in 1867 neuspešnih. Torej je bila uspešnost 53,48-odstotna. Po starem računalniškem programu se žal ni vodilo podatkov glede na spol in tudi povratniki so nam neznani.

Priglasitelji na vozniški izpit so razdeljeni tudi v starostne skupine, in sicer:

do 24 let – 3011 kandidatov,

od 24 do 30 let – 444 kandidatov,

od 31 do 40 let – 302 kandidata in

nad 40 let – 256 kandidatov.

4.1.1 Povratniki

Povratniki so tisti, ki morajo ponovno opravljati vozniški izpit, ker jim je bilo kot vozniku izrečeno prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja. Če je vozniku izrečeno prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja po zakonu, ki ureja prekrške (ZP-1), lahko ponovno pridobi novo vozniško dovoljenje šest mesecev od izvršitve

odločbe. Če pa je izrečeno prenehanje voznškega dovoljenja prej kot v dveh letih od ponovne pridobitve voznškega dovoljenja, pa po enem letu od izvršitve odločbe.

Voznik, ki mu je bil izrečen varnostni ukrep odvzema voznškega dovoljenja po kazenskem zakoniku (KZ-1), lahko pridobi novo voznško dovoljenje po izvršitvi tega varnostnega ukrepa.

Da se ponovno pridobi voznško dovoljenje, je treba ponovno opraviti kontrolni zdravstveni pregled, se udeležiti programa dodatnega usposabljanja za varno vožnjo ter ponovno opraviti voznški izpit. Vsi vozniki, ki jim je bilo odvzeto voznško dovoljenje, morajo v celoti ponovno opraviti postopek usposabljanja za voznški izpit.

Določeno je, da se morajo tisti, ki jim je bilo izrečeno prenehanje veljavnosti voznškega dovoljenja zaradi prehitre vožnje, udeležiti dodatnega programa varne vožnje.

Vozniki, ki jim je bilo izrečeno prenehanje veljavnosti voznškega dovoljenja zaradi alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, se morajo udeležiti rehabilitacijskega programa. Sicer se pa rehabilitacijskega programa prostovoljno lahko udeleži tudi imetnik veljavnega voznškega dovoljenja enkrat v dveh letih od tedaj, ko je bil prvič kaznovan zaradi prekrška vožnje pod vplivom alkohola. Po zaključenem rehabilitacijskem programu se vozniku enkrat v dveh letih izbrišejo iz evidence kazenskih točk štiri kazenske točke.

Obveznosti, ki jih kandidat mora izpolniti, da ponovno pridobi voznško dovoljenje so naslednje.

Opraviti mora kontrolni zdravstveni pregled, ki velja tri leta.

Opraviti mora dodatno usposabljanje Varna vožnja s psihosocialnimi delavnicami ali rehabilitacijski program. Pridobljeno potrdilo o opravljenem rehabilitacijskem programu ali varni vožnji velja tri leta.

Tečaj CPP, ki ga opravi v šoli vožnje, velja tri leta. Predavanje cestnoprometnih predpisov običajno traja pet dni ali 20 pedagoških ur.

Izpit iz prve pomoči, katerega veljavnost je trajna.

Teoretični preizkus znanja CPP na izpitnem centru, katerega veljavnost traja tri leta.

Praktični del usposabljanja – vožnja v šoli vožnje (minimalno 20 ur).

Končni praktični preizkus znanja – vozniški izpit pred pristojno izpitno komisijo izpitnega centra.

5 POVZETEK KLJUČNIH UGOTOVITEV

Delitev po spolu zagotovo predstavlja eno najosnovnejših naravnih delitev človeškega rodu. Ta rod sestavljajo moški in ženske. V vseh kulturah obstajajo od nekdanj najrazličnejša prepričanja in predstave o tem, kakšne so duševne in osebnostne razlike med spoloma. Povsod najdemo prepričanja, da obstajajo poleg temeljnih bioloških razlik tudi druge, psihične, vedenjske in osebnostne razlike med moškimi in ženskami. Povsod najdemo vrsto dejanskih razlik, ki jih ni težko opaziti: razlike v telesnem videzu, oblačenju, javnem in družinskem obnašanju, družbenem položaju.

Zagotovo so moški vozniki arogantnejši in bolj zaletavi ter ženske voznice veliko bolj previdne in osredotočene na vožnjo. Kljub vsemu se statistika prometnih nesreč po številu glede na spol ne razlikuje prav veliko. Glede na vse pridobljene rezultate in glede na to, da moški prevladujejo po številu povzročiteljev prometnih nesreč, moramo opozoriti tudi na to, da je moških voznikov skoraj za polovico več kot žensk.

Najbolj rizična skupina v prometu so mladi vozniki, ki še nimajo izkušenj in svoj avtomobil uporabljajo za preživljanje prostega časa s prijatelji. Ravno zaradi zabave in lahkomišelnosti lahko pride do najhujših nesreč s katastrofalnimi posledicami. Prav zaradi lahkomišelnosti bi bilo treba mladim voznikom posvetiti največ pozornosti in jih ozaveščati o pomenu varne vožnje in nevarnostih, ki jim pretijo, ko sedejo za volan.

Po raziskavah, ki smo jih pregledali, so vozniki srednjih let najbolj varni vozniki in prav oni povzročijo in so udeleženi v najmanj prometnih nesrečah. Prav zaradi tega so vozniki srednjih let najmanj ogrožena skupina na cesti.

Ne glede na vso statistiko pa so zelo obetavni podatki, da je vse manj smrtnih žrtev na cestah in to lahko pripisujemo predvsem naprednejšim in varnejšim avtomobilom ter boljši medicinski pomoči. Kot smo lahko razbrali iz podatkov, se zmanjšuje število udeležencev v prometu, ki so pod vplivom alkohola ter znižuje se povprečna stopnja alkohola. Vso to upadanje pa lahko pripisujemo ozaveščenosti voznikov in seveda propagandi in akcijam raznih organizacij.

Glede na to, da živimo v zelo težkih časih, ko primanjčevanje denarja čutimo prav na vsakem koraku in na vseh področjih, mislimo, da bi v preventivo morali vlagati veliko, saj smo vsi udeleženci zelo ogroženi, ko se vključimo v promet.

LITERATURA IN VIRI

Knjige in članki:

- Felc, M. (8. 1. 2015). Preventiva, nadzor in predvsem premik v glavi. *Delo*, 57(6).
- Grebenc, V., Šabič, A., Kvaternik, I. (2008). *Varna vožnja, obvladovanje tveganj in nevarnih življenjskih slogov v prometu*. Ljubljana: Fakulteta za socialno delo.
- Haralambos, M. (2001). *Sociologija: Teme in pogledi*. Ljubljana: DZS.
- Majdič, G. (2014). *Ali so moški in ženski možgani različni?* Ljubljana: Sinapsa.
- Musek, J. (1994). *Psihološki portret Slovencev*. Ljubljana: Znanstveno in publicistično središče SAZU.
- Oakley, A. (2000). *Gospodinja*. Ljubljana: Založba/*cf.
- Vidic Bizjak, H. (2011). *Zakon o voznikih, o cestah, o pravilih cestnega prometa, o motornih vozilih / z uvodnim komentarjem Helene Vidic Bizjak*. Grosuplje: Zveza združenj šoferjev in avtomehaničarjev Slovenije.

Spletne strani:

- *Hipotalamus*. Dosegljivo na spletnem naslovu <http://sl.wikipedia.org/wiki/Hipotalamus>. Dostopno 13. 11. 2014.
- *Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa*. Dosegljivo na spletnem naslovu <http://www.avp-rs.si/>. Dostopno 25. 9. 2014.
- *Nacionalni program o varnosti cestnega prometa*. Dosegljivo na naslovu <http://www.avp-rs.si/splosno-o-varnosti/nacionalni-program-2013-2022>. Dostopno 20. 11. 2014.
- *Policija statistika*. Dosegljivo na spletnem naslovu <http://www.policija.si>. Dostopno 25. 9. 2014.

- Pozitivke.net. Dosegljivo na spletnem naslovu <http://www.pozitivke.net>. Dostopno 12. 11. 2014.
- *Pozitivke.net – razlike med moškimi in ženskami*. Dosegljivo na spletnem naslovu http://www.pozitivke.net/article.php/Moski_Zenska_Razlika_Spol_Clovestvo. Dostopno 20. 12. 2014.
- Psihoticizem. Dosegljivo na spletnem naslovu <http://sl.wikipedia.org/wiki/Psihoticizem>. Dostopno 13. 11. 2014.
- *Wikipedija*. Dosegljivo na naslovu <http://sl.wikipedia.org>. Dostopno 10. 12. 2014.
- *Zakon o pravilih cestnega prometa*. Dosegljivo na naslovu <http://www.uradni-list.si/1/content?id=101702>. Dostopno 5. 1. 2015.
- ZDUS. Dosegljivo na spletnem naslovu <http://www.zdus-zveza.si>. Dostopno 13. 11. 2014.
- *Ženske skozi zgodovino. Resnica in predsodki*. (11. 3. 2011). Dosegljivo na spletnem naslovu http://sl.netlog.com/__admiral_k__/blog/blogid=616340. Dostopno 13. 12. 2014.
- *Ženske skozi zgodovino. Resnica in predsodki*. (18. 3. 2011). Dosegljivo na spletnem naslovu http://sl.netlog.com/__admiral_k__/blog/blogid=616340. Dostopno 25. 1. 2015.