

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE**

Maja Bašelj

Vozniške navade mladih

Diplomsko delo

Ljubljana, 2008

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Maja Bašelj

Mentorica: doc. dr. Brina Malnar

Somentorica: asist. dr. Marjeta Mencin Čeplak

Vozniške navade mladih

Diplomsko delo

Ljubljana, 2008

Hvala mami, oči, Janko in Bojana.



*Hvala mentorici doc. dr. Brini Malnar in somentorici asist. dr. Marjeti Mencin
Čeplak.*

Hvala tudi vsem, ki so se odzvali na intervju.

VOZNIŠKE NAVADE MLADIH

Prometno okolje postaja vse bolj zapleteno, ki postaja fenomen sodobne družbe. V ospredju diplomskega dela so mladi vozniki in njihove vozniške navade. Le-te so danes deležne vse več razprav. Njihova vožnja je polna obsodb in predsodkov. Razlog je predvsem veliko število prometnih nesreč, ki jih povzročijo. Kljub vse bolj varnim vozilom in cestam, je vedenje mladih voznikov velika težava, ki še zdaleč ni idealno. Podvrženi so vplivu prometnemu okolju hkrati prometni faktorji vplivajo na njihov vsakdan. Danes je mnogim mladim postala vožnja izziv. Ne znajo si predstavljati svojega vsakdana brez avtomobila. Avtomobil ni več samo prevozno, tehnično sredstvo. Z avtomobilom je povezano mnogo želja užitkov in pomenov. Lastništvo avtomobila je nekaj samoumevnega in vsa večja so finančna vlaganja v njih in njihove dodatke. Predstavlja pogoj za polno participacijo v sodobnem družbenem življenju. Predstavlja pomembno funkcijo v delovanju, hkrati pa predstavlja dodatno svobodo posameznika. Pomembne so postale tudi razlike med znamkami avtomobilov. Gre namreč za potrditev družbenega statusa. Voznik pokaže, da si lahko privošči določeno znamko avtomobila.

Ključne besede: mladi vozniki, potrošnja, status, tveganje

DRIVING HABITS AMONG YOUTH

Complex transportation systems are typical phenomena of contemporary society. This text focuses on young drivers and their driving habits, for the latter have recently become one of the most important subjects of public debates that fuel on prejudice and stereotypes. The large number of road accidents that they cause is the main reason. Despite the roads and cars being safer, the behavior of young drivers, being far from ideal, is the greatest problem. Youth is influenced by transportation environments and transportation factors have effect on their daily existence. Driving has become a challenge to a lot of young people, who cannot imagine their life without a car anymore. The car itself has become more than just transportation; there are several desires, enjoyments and meanings associated with it. Owning a car is a must and financial inputs are immense, as the car represents *conditio sine qua non* to fully participate in contemporary social life. The car represents an important effective function, but at the same time stands for extra freedom of the individual. The differences between car models also became important. It is a conformation of the social status. A driver displays that he or she is capable of affording a certain car model.

Keywords: young drivers, consumerism, status, risk

KAZALO

1	UVOD.....	6
2	TEORETIČNI DEL.....	8
2.1	MLADI/NA KOT SOCIOLOŠKA KATEGORIJA.....	8
2.2	POTROŠNJA IN AVTO KOT STATUSNI SIMBOL	12
2.3	ZNAČILNOSTI CESTNEGA PROMETA IN TVEGANJ	17
2.3.1	Prometne nesreče in tveganje	18
2.3.2	Tvegana vedenja.....	20
2.4	(STEREO)TIPIZACIJA VOZNIKOV	26
2.5	MLADI VOZNIKI/VOZNICE V PROMETU.....	31
2.5.1	Statistika in zakonska opredelitev mladih voznikov	31
2.5.2	Vožnja, identifikacija in modelno učenje.....	34
3	RAZISKAVA.....	39
3.1	ANALIZA INTERVJUJEV	40
3.1.1	Avtomobil kot statusni in identitetni označevalec.....	40
3.1.2	Vpliv razpoloženja na način vožnje.....	46
3.1.3	Stereotipno dojetanje drugih voznikov	51
3.1.4	Otežena komunikacija z drugimi vozniki.....	57
3.1.5	Pomen vozniškega izpita	60
3.1.6	Svoboda, ki jo predstavlja avtomobil	62
3.1.7	Vzor in vožnja	63
3.1.8	Razlike med spoloma, razlike v vožnji.....	66
3.1.9	Vožnja, užitek in izživljanje fantazij	68
3.1.10	Odnos do omejujočih prometnih predpisov.....	70
4	UGOTOVITVE	76
5	ZAKLJUČEK	79
6	LITERATURA IN VIRI.....	80
7	PRILOGA.....	85

1 UVOD

V ospredju diplomskega dela so mladi vozniki in njihove vozniške navade. Vožnja mladih je deležna vse več razprav. V medijih odmevajo predvsem negativne strani vožnje, mladi vozniki so vse bolj pogost predmet javnih razprav, predvsem zaradi prometnih nesreč, katerih povzročitelji so, agresivnosti in prehitre ter vznemirjene vožnje. Razprave se osredotočajo predvsem na načine, s katerimi bi zmanjšali število prometnih nesreč in izboljšali ter obenem naredili bolj varno vožnjo.

Prometno okolje, v katerem danes vozijo mladi, je veliko bolj zapleteno, kot je bilo kakor kdaj prej. Obsega veliko avtomobilov, zapletenih križišč in cest, hkrati pa je promet veliko bolj gost.

Prevozno sredstvo je v današnjem času potrebno za funkcioniranje v družbi. Avtomobili so prisotni po vsem svetu. Prostorsko so prisotni tako v urbanem kot ruralnem okolju. Uporabniki z opravljenim vozniškim izpitom so stari vsaj 18 let. V sodobnem času so vse bolj prisotni tudi v medijih. So zanimivi za uporabnike medijev, hkrati pa se medijev poslužujejo velike avtomobilske industrije, ki si preko oglaševanja obetajo velike zaslužke za svoje avtomobile. S tem pa pridobiva tudi avto status, znamka avtomobila je namreč hkrati tehnično sredstvo in socialni status, ki prinaša prestiž in ugodje.

Preučevanje voznških navad bi bilo mogoče iz več disciplin, ki se med seboj prepletajo in dopolnjujejo. Predmet raziskave je prikaz socioloških pogledov na vozniške navade. Samo poglobljanje v vozniške navade lahko vključuje raziskovanje čustev, predstav, predsodkov in dožemanj drugih voznikov. Se spopademo z motivi in željami voznikov. Cilj dela je tudi ugotoviti pomen hitre, agresivne vožnje ali previdne, defenzivne. Seveda ne zaobidemo tipologije voznikov in vzrokov za vse več prometnih nesreč med mladimi vozniki.

Zakaj izbrana tema? Mladih voznikov se drži negativni predznak in njihove vožnje so obsodbe, polne stereotipov in predsodkov. Te pa so brez podlage ustreznih teorij ali empiričnih podatkov.

Pri nas ta fenomen še ni zares znanstveno obdelan. Čutiti je pomanjkanje socioloških raziskav, na kar kaže predvsem pomanjkanje strokovne literature. Zato ne bi bilo smotno, da se s problemom soočim specifično in ozko. Posvetila se bom vprašanju bolj široko in ga skušala predstaviti v čim bolj celostnem pogledu. Ob tem pa se bom posvetila nekaterim, po moji izbiri bolj pomembnim in zanimivim teoretskim vidikom.

TEORETSKA IN METODOLOŠKA IZHODIŠČA

Glede na naslov diplomskega dela se bodo teoretična izhodišča nanašala na več pristopov, ki bi lahko razsvetlili problem mladih voznikov in njihove vožnje. Hkrati bom skušala predstavljene teoretske poglede empirično podkrepiti. Glede na temo dela bo le-ta kvalitativno obarvan, kar bodo predstavljali globinski intervjuji.

Začela bom s teoretičnim delom, v katerem bom predstavila nekaj teoretskih pristopov, s katerimi bi lahko pojasnili vprašanje voznških navad mladih. V zvezi z naslovom diplomskega dela bom povzela tudi nekaj opredelitev in teorij o mladosti, mladih in njihovem odraščanju.

2 TEORETIČNI DEL

2.1 MLADI/NA KOT SOCIOLOŠKA KATEGORIJA

Mladost je obdobje, ki se je v 20. stoletju ločilo od ostalih življenjskih obdobj in igra pomembno vlogo v življenju posameznika. Glede na preteklost imajo danes posamezniki najbolj zanimive in raznolike vloge. Lahko dodamo, da v nobenem obdobju poprej ni bilo toliko samozavesti pri mladih generacijah in toliko pripravljenosti do družbenih sprememb (Ule 2000, 17).

V današnji družbi pa se mladina kaže kot relativno oblikovana družbena skupina in pri tem gre za nov pojav. Spremembe so na vseh področjih vsakdanjega življenja zelo hitre in tako se problemi mladih na vseh področjih zaostrejejo.

To osamosvajanje mladine ni samoumevna stvar. Pripetila se je na podlagi zgodovinskih dogajanj in socialnih nasprotij. Pospešen družbeni in ekonomski razvoj modernih industrijskih družb, dvig meščanskega individualizma, razdrtje tradicionalnih socialnih povezav in nastanek potrošnje in storitvene družbe so gonilo modernizacije mladine. V družbi, kjer prihodnost mladih ni določena, je mogoč razvoj in obstanek specifične mladinske potrošnje, raba prostega časa in zabava. Le-te pa so pogoj za nastanek mladinskih vsakdanjih svetov in mladinskih subkultur (Ule v Mihelj 2002, 12–13).

Tomc (1999, 11) razlikuje tudi med »kategorijo mladih« in »skupino mladih«. Kategorija mladih predstavlja mlade ljudi, ki se ne zavedajo svojih podobnosti. So si pa podobni po kulturnih vsebinah v duševnosti. Skupina mladih pa je sestavljena iz mladih, ki se vzajemno prepoznavajo in identificirajo.

Mladi oblikujejo svojo subkulturo in stil. Ideje za nastanek pa mladi dobijo ravno v standardizirani mladinski kulturi, pri čemer mladi vzorce le-te kulture preoblikujejo po svoje.

Mladi torej oblikujejo vzorce vedenja, imidža, govora, kar Uletova (1995, 38) poimenuje skupinski stili. Pomembna je javnost, da ti stili presegajo nacionalne meje, kot tudi razredne, slojne in generacijske meje. Ni pomemben izvor stila, temveč njegov učinek na vrstnike.

Mladi mešajo različne stile, ki jih oblikujejo v nove, katere ima dominantna kultura za nenavadne ali celo izzivalne. O tem obstaja pojem »brkljanje« (bricolage). Gre za na videz kaotično mešanje različnih stilnih elementov na novo. Dominantna kultura smatra to za izzivalno in nenavadno. Torej obstaja brkljarija življenjskih stilov, katero tvori vsaka izbira oblačil, glasbe, načina preživljanja prostega časa. Posamezni mladi pa lahko hkrati vodijo več različnih stilov, kateri so spremenljivi, saj imajo na voljo veliko izbiro (Johansson in Miegel v Miles 2000, 32).

Vedenjski vzorci mladih se nanašajo tako na stil oblačenja, uživanje prostega časa, na zavračanje običajnih norm vedenja. Mladinska kultura je institucija socialne regulacije življenjskega poteka mladostnikov (Ule 1996, 217–219).

Da lahko mladi primerjajo in izmenjujejo izkušnje, preživljajo prosti čas, pa omogoča mladinska vrstniška kultura. Predstavlja poseben socialni prostor, kjer se mladi družijo, ustvarjajo različne oblike kulture¹, preživljajo prosti čas, se zabavajo. Prosti čas je neobvezni čas, ki je brez dolžnosti, je svoboden čas. Je čas, v katerem si posameznik lahko svobodno izbira aktivnosti.

Neulinger pravi, da je bistveni pogoj prostega časa »zaznana svoboda«. To da mladim občutek, da si sami izbirajo želeno aktivnost. Ravno tako omenja motivacijo za aktivnost, ki je ali ekstrinzična ali intrinzična in cilj aktivnosti, ki je lahko končni ali instrumentalni (Sadar 1991, 17–19).

Kelly je prosti čas in aktivnost v njem obravnavala iz drugih vidikov. Prosti čas je neposredna izkušnja, ki omogoča ustvarjanje socialne identitete in osebni razvoj mladih ter vsebuje aktivnosti, ki predstavljajo igranje vlog. Svoboda, ki je povezana z aktivnostmi v prostem času, je situacijska možnost smiselne akcije. Kelly nadalje

¹ J. Coleman je leta 1985 opravil raziskavo med ameriškimi dijaki in ugotovil obstoj avtonomne mladinske kulture oz. obstoj specifične kulture najstnikov (Ule v Mihelj in Ule 1995, 37).

svobodo razdeli, in sicer lahko predstavlja stanje ali pogoj življenja² (Sadar 1991, 23). Meje prostega časa pa so relativne in mnogokrat subjektivno določljive. Namreč prosti čas je določen v okviru nekega referenčnega okvira, ki ga je opredelila neka socialna skupina, kateri mladi pripadajo.

Osnovni del prostega časa je možnost osebne izbire in samoekspresija. Možnost izbire pa je odvisna od socialne in ekonomske vloge mladih. Glede opredelitve prostega časa ni splošnega soglasje. Szalaya in sodelavci so ugotovili, da večina ljudi uvršča med prostočasne aktivnosti zabavo, socialne kontakte, šport, sprehode, izlete, aktivnosti povezane s sredstvi množične komunikacije in prevoze, ki niso povezani z delom (Sadar 1991, 29).

Mladina je s prehodom iz otroštva v odraslost ustvarila svoj lasten svet. Tega pa odrasli ne morejo usmerjati, nadzorovati ali ga celo prisvajati (Kupler 2000, 141).

Odraščanje posameznika ni več naraven in kontinuiran proces, temveč je vse bolj edinstven prehod. Le-ta pa je predvsem odvisen od mladih, ki se v teku prehoda prilagajajo različnim življenjskim situacijam (Ule in Kuhar 2003, 45–48).

Po Arnoldu van Gennepu³ je ritualni prehod slovesnost, ki zaznamujejo posameznikov napredek iz ene vloge, faze, socialnega statusa v drugega. Osnovne oblike sprememb, prelomnic v življenju posameznika so rojstvo, puberteta, poroka in smrt. Gennepova teorija »rituali prehoda« govori o stališču, da se iniciacije dogajajo predvsem ob »življenjskih prehodnicah«. Le-te so dramatične za udeležence rituala in ostale pripadnike družbe⁴. Lahko bi tudi rekli, da potekajo v območju nenavadnega, nevsakdanjega in prelomnega (Milohnič 2005).

Skozi iniciacijski obred se prenese moč od starejših na mlajše generacije. Ta moč pa predstavlja predvsem znanje, ki ga starejši mlajšim predstavijo šele ob iniciaciji. Imajo

² Stanje svobode je, ko posameznik občuti svobodo, ko ga ne omejujejo nobene omejitve, prepreke, medtem ko pogoj življenja predstavlja odsotnost omejitev, tako strukturnih kot socialnoekonomskih (Sadar 1991, 23).

³ Izraz ritualni prehodi je prvič uporabil Arnold Van Gennep (*Rites de Passage*), 1908 (Internet 1).

⁴ V tradicionalnih družbah, na primer, so deklice ob prvi menstruaciji ločene od ostale skupnosti za nek določen čas, dečki so izpostavljeni raznim fizičnim oblikam mučenja, nekateri posmehu. Ritual prehoda je obrezovanje dečkov ali deklic, nekje je v uporabi ob prehodih droga in alkohol. Po tem obdobju je otrok sprejet med odrasle, kar poveča solidarnost med njimi in okrepitev skupnost (Milohnič 2005).

pomen za odnos med posameznikom in skupnostjo. V obredih posamezniki izražajo svojo pripadnost skupnosti s tem, da opravljajo skupna in družbeno institucionalizirana dejanja. Iniciacijski obred pomeni osrednji pomen za posameznika, s tem pa se pokaže vsa osebna veljava. Izražajo se posameznikova individualnost in osebne vrline. Vendar celotni obred poteka pod strogo določenimi in tradicionalnimi pravili. Značilna je stroga standardizacija in se vse dogaja po vnaprej določenih pravilih (Makarovič 1983, 117–118).

Sodobno življenje je eksplicitne ritualne prehode v svet odraslih nadomestilo z vrsto drugačnih ritualnih prehodov, kot sta opravljanje mature in pridobitev diplome itd.

Prehod mladih v odraslost označujejo pomembni osebni življenjski dogodki, ki predstavljajo kriterije odraščanja. Prehod iz ene dobe v drugo dobo je povezan s kompleksnimi spremembami mladostnikov. Uletova (1988, 1996) pri tem omenja nesinhroniziran prehod v odraslost. Sam življenjski tok ni samo zaporedje življenjskih dogodkov, ki sestavljajo biografijo posameznika, ampak je normativno urejena struktura, ki je sestavljena iz dogodkov in njihovih potekov. Za potek življenjskih dogodkov je danes značilna diskontinuiteta, le-ta pa je predvsem značilna za prehod iz mladosti v odraslost. To pomeni, da se tradicionalni kriteriji odraščanja (biološka zrelost, zaključek šolanja, vstop v spolno življenje) dogajajo istočasno in ne pomenijo nujno ali konec mladosti ali začetek odraslosti (Ule 1996, 222).

Mladost je družbeno uravnavano življenjsko obdobje prehoda posameznika iz otroštva v odraslost. Toda ta prehod ni samo stvar posameznika. Je tudi življenjsko področje, ki združuje mlade v generacijsko socialno enoto–mladino, in življenjsko področje, ki mladim ljudem omogoča primerjavo in izmenjavo izkušenj, posploševanje kulturnih vzorcev, zlasti še vzorcev mladinske porabe in preživljanja prostega časa–mladinski svet. Moratorij mladosti ni le zadeva vsakega posameznika, temveč je tudi poseben socialni prostor, kjer se mladi ljudje združujejo in na poseben način oblikujejo, pri tem pa tudi sami ustvarjajo posebne oblike kulture, preživljanje prostega časa in zabave (Ule v Ule in Mihelj 1995, 35).

Ena od točk prehoda v odraslost bi lahko predstavljal voziški izpit. Pravila, ki jih srečamo, tako pri teoretičnem ali praktičnem opravljanju voziškega izpita, so vnaprej določena in standardizirana. In so hkrati nespremenljiva. Torej za potrditev voziškega dovoljenja je potrebno iti preko posebnega tako teoretičnega kot praktičnega dela, ga je potrebno opraviti natanko tako kot je predpisano. Pri tem se pridobi določeno praktično znanje, ki posamezniku služi skozi celoten čas uporabljanja osebnega vozila (Makarovič 1983, 117–120).

2.2 POTROŠNJA IN AVTO KOT STATUSNI SIMBOL

Začetek avtomobilske industrije in množične industrije predstavlja Henry Ford. Po njem se imenuje fordizem, ki vključuje uporabo tekočega traku, na katerem delavci opravljajo vedno enaka dela, ki ne zahtevajo veliko usposabljanj in veščin. Tako so proizvajali standardizirane dele za množične izdelke (Haralabos in Holborn 1999, 222).

Henry Ford (1863–1947) je oče modernega tekočega traku in masovne proizvodnje. Pomemben napredek v avtomobilski industriji in transporta predstavlja njegov avtomobil Ford T model. Model T je bil narejen leta 1908 in to leto postane pomembna letnica, kajti takrat postane avto vsem dostopen. Ameriko je postavil »na kolesa« (Wikipedia 2008).

Pred tem je bil avtomobil privilegij redkih. Lastništvo avtomobila je pomenilo ločitev od drugih in s tem je postal znak socialne pripadnosti. Moč in hitrost avtomobila je postala moč in hitrost lastnika tega avtomobila. Voznik je nadzoroval moč, ki je bila veliko večja od njegove.

Uporaba avtomobila zaobjema instrumentalne vrednote, hkrati pa so prisotni tudi simbolični in afektivni dejavniki. Dittmer (1992) pravi, da ima potrošnja materialnih dobrin tri funkcije, in sicer instrumentalno, simbolno in afektivno. Le-te ženejo posameznika k uporabi določene materialne dobrine, v našem primeru avtomobila. Tehnične lastnosti avtomobila, kot so zmogljivost, število sedežev, vrata, poraba goriva, moč motorja, velikost in teža, so instrumentalni dejavniki; simbolični motivi se kažejo kot potreba posameznika, da izkazuje svoj statusni simbol, afektivni motivi pa so

občutenje posameznika, ko uporablja avtomobil, kaj mu nudi, kako vpliva na njegovo razpoloženje (Steg 2004, 148–150).

Kaj pomeni imeti avto določene znamke? Po mnenju Falka (1994) ne gre le za potrditev družbenega statusa, pri čemur se pokaže, da si nekdo lahko privošči določen avto. Gre za nekaj drugega, in sicer za dejstvo, da tisti, ki ima ta avto, pripada tistim, ki imajo ta avto. Posedovanje določene znamke avtomobila ima v ozadju še celo vrsto drugih identitetnih specifik. To pa nadalje nakazuje na ostale oblike in načine potrošnje. Potrošnja temelji na izbiri Znaka.⁵ (Kurdija 2000, 63).

Pri oblikovanju življenjskega stila je torej pomembna tudi potrošnja (to ni edini element, prisotna sta še poklicni položaj in družbenokulturni kontekst) (Gottdiener v Kurdija in Uhan 2002, 130). Poznana je delitev na primarne, ki so družbeno posredovane, in sekundarne potrebe, za katere je potrošnja kot sredstvo interpretacije identitetne samoumestitve v družbenem okolju. Posameznik skuša preko potrošnje oblikovati samega sebe.

Potrošnjo danes razumemo kot narcistično hedonistično sredstvo, s katerim zadovoljujemo potrebe. Torej potreba po dobrini ni zgolj zadovoljitev potrebe po tej dobrini, ampak je obstanek v smiselnem kulturnem kontekstu. Avtomobili so torej označevalci kulture in nosilci pomena. Igrajo pomembno vlogo pri vzpostavljanju in ohranjanju družbenih odnosov, imajo ritualne vloge. Po mnenju Douglasa in Isherwooda je v sodobni potrošnji podobno. Dobrine, ki jih potrošnik izbere, oblikujejo »razumljiv univerzum«. Potrošne dobrine so pomemben kulturni pripomoček, ki imajo funkcijo zadovoljevanja potrebe po produkciji kulture (Douglas in Isherwood v Kurdija in Uhan 2002, 133–134).

Z avtomobilom je povezanih mnogo želja in pomenov. Ko govorimo o motivih, ki vodijo potrošnjo, je treba omeniti željo. Dandanes dobrin ne potrebujemo, temveč si jih želimo. Poleg tega, da postanemo lastniki avtomobila, so danes pomembni tudi drugi dejavniki. Mnogi kupijo avto kljub temu, da bi lahko potrebo po prevozu zadovoljili na drug način.

⁵ Saussure (1997) znak oz. označevalec definira kot skupek pomenov in smislov, ki jih daje določen objekt. Le-ti pa se izražajo skozi razliko do drugega (Kurdija 2000, 63).

Zakaj si posameznik želi avtomobil in kako ga vozi, uporablja, je kulturno pogojeno s pomeni, ki jih dajemo avtomobilom. V začetku avtomobilizma je avtomobil pomenil neomejeno mobilnost. Železniški promet pa je predstavljal določeno pasivnost, namreč, potnik se ni mogel zaustaviti, kjerkoli si je zaželel. Osebni avtomobil je to omogočil. Tudi danes nekateri vozniki uživajo v vožnji s svojim avtomobilom. Uživajo v hitri vožnji, ko želijo občutiti ravnotežje med močjo svojega avtomobila in strahom pred trčenjem (Polič 1984a, 14).

Kako se konstruira sama želja? Lancanov prvi poudarek se nanaša na subjekt kot želeči, ki ne more vnaprej vedeti, kaj si želi. Za realizacijo želje pa si mora subjekt oblikovati okvire, ki mu omogočijo, da željo umesti. Torej lahko razumemo fantazmo kot »realizacijo želje«. Fantazma po besedah Žižka pomeni namišljeni konstrukt s pomočjo katerega subjekt spelje uresničitev svoje želje. Posameznik si neko dobrino želi, je ne potrebuje. Le-te pa ni moč potešiti, se vedno nadaljuje in nobena dobrina ji ni enaka. Vendar ne uresničitev tega, kar hoče želja, temveč vzpostavitev točk v okviru katerih se vzpostavi želenje. Torej fantazma je realizacija pogojev želenja in ne prinese razpleta samega scenarija. Zadošča ji vedno ponavljajoči se scenarij brez razpleta in s tem ohranja našo željo (Žižek 1987, 209).

Campbell (1987) razvije teorijo modernega hedonizma⁶. Da ga lahko razumemo, je treba razložiti tradicionalni hedonizem. Ta temelji na konkretnem, ki nudi užitek, ki je vezan na dogodek, objekt, ki je ločen od ostalih, ki so prisotni v vsakdanjem življenju (Kurdija 2000, 119).

Tradicionalni hedonizem se je ukvarjal z užitki. Ljudje namreč najdejo užitek v stvareh, kot sta pitje in spolno občevanje. Šlo je za večanje števila priložnosti v življenju in zato so včerajšnji hedonisti vse več časa posvečali dejavnostim, kot sta spolnost in pijača. Moderni hedonizem pa se v nasprotju s tradicionalnim lahko nanaša na drobec, najmanjši segment posameznikovega vsakdana. Nista potrebna poseben dogodek in prostor za užitek, celoten prostor ali celoten spekter dogodkov lahko postane užitek (Campbell 2001, 119).

⁶ Campbell (2001, 107) omeni kazalec hedonističnosti, ki je bil število užitkov na enoto življenja.

Pri izboru prevoznega sredstva se ljudje odločajo tudi na podlagi udobja. Udobje je čustveni odziv na fizično stanje in družbene okoliščine, v katerih je. Ustrezno počutje voznika in tudi potnikov pa vpliva na varno vožnjo. K udobju voznika vplivajo fizični dejavniki, ki pomembno vplivajo na udobje. Lahko jih razdelimo na dinamične dejavnike, ki so hitro spreminjajoči se dejavniki (sunki, tresljaji, hitre spremembe v hitrost itd.), ambientalne dejavnike, ki so počasi spreminjajoči se dejavniki (temperatura, vlaga, hrup, vonjave itd.), in prostorske dejavnike (širina in trdnost sedeža, prilagodljivost volana, prostor za noge itd.). Udobje je rezultat fizičnih dejavnikov in vplivov iz okolja in kadarkoli je kateri od spremenljivk določenega dejavnika izven optimalnega stanja, se voznik in sopotnik lahko počutita neudobno. Vendar je stanje neudobja odvisno tudi od posamezne osebe.⁷ Poleg fizičnih dejavnikov vplivajo na udobje tudi psihološki dejavniki, kot so stališča, razpoloženja, prepričanja, bojzani ipd., prav tako fiziološki dejavniki, kot so starost, spol, zdravstveno stanje ipd., in situacijski dejavniki, ki so prejšnje izkušnje, družbenoekonomski položaj, vrste potovanja ipd. Pri udobju v vožnji ali neudobju gre za subjektivne dejavnike, ki oblikujejo okvir, po katerem ocenimo vožnjo. Zato je lahko vožnja, ki je za nekoga zelo udobna, za nekoga drugega zelo neudobna (Polič 1983f, 14–15).

Moderni hedonizem ravno tako sloni na želji po užitku, ki ga lahko nudi izkušnja. So pa tudi precejšnja nasprotja. Prvič, človek si užitek išče s čustveni vzdraženji in ne le s čutnim. Drugič, podobe, ki zadovoljujejo, lahko plod domišljije ali pa si jih prilagodi za samopodobo. To bi lahko opisali kot samoiluziven hedonizem, katerega početja so sanjarjenja in fantaziranje – uživanje v sami vožnji, v čiščenju avtomobila, poslušanju glasbe v avtomobilu, v vožnji po novih krajih, uživanje v udobju lastnega avtomobila itd. (Campbell 2001, 119).

Velikemu številu ljudi avtomobil pomeni veliko. Danes je življenje posameznika določeno z dejstvi, kot je lastništvo avtomobila. Res pa bi bilo preveč enostavno, če bi na vozilo gledali kot na tehnično sredstvo, ki je namenjeno prevozu ljudi (Polič 1984a, 14–15). Veblen je razvil koncept razkazovalne potrošnje. Izhaja iz delitve, in sicer

⁷ V psihoanalitični teoriji se predpostavlja, da načelo ugodja avtomatično uravnava potek duševnih procesov. Napetost neugodja vsakič sproža potek, ki nato izbere smer, ki vodi v končni izid, ki je enak zmanjševanju te napetosti, torej izogibanju neugodja ali proizvodnji ugodja. Če se pri opazovanju in preučevanju duševnih procesov upošteva ta potek, se v delo vpelje ekonomski vidik (Freud 1987, 243).

razkazovalnost temelji na razkazovalnem brezdelju⁸ in razkazovalni potrošnji. Statusni označevalec je tudi razkazovalna potrošnja. Pomembna sta pravilen izbor dobrine in njena pravilna uporaba. Primer avtomobila je, da gre za veliko vrednost blaga, celo luksuzne predmete, ki kažejo na materialni presežek in estetiko določenega družbenega statusa. Kako je avtomobil ohranjen, vzdrževan in čist, kaže na ugled in status voznika. Avto je prenašalec voznikovega načina življenja, ugleda itn. (Kurdija 2000, 81–83).

Weber pojasni pojem statusa kot simbolno–kulturno sestavino. Ravno tako se kaže v distanci do ostalih skupin. Status naj bi predstavljal prestiž, ugled in količino sprejete časti, ki jo posamezniku določijo drugi. Status je povezan s posameznikovim načinom življenja oziroma je status odvisen od življenjskega stila (Đurić 1987, 348–349).

Weber (1978) izpostavi pogoje, potrebne za vzpostavitev družbe statusov. Položaj današnjih družb naj bi te pogoje izpolnil. Sodobno raziskovanje družbene stratifikacije zato ločuje preučevanje družbenih razredov od statusov. Za prve veljajo ekonomske vrednosti, za slednje pa veljajo predvsem življenjski stil in potrošnja (Kurdija 2000, 34).

Bourdeiou (1992) je status opredelil kot vrednost, ki spada v kulturni kapital. Obsega družbene elemente posameznikove identitete (bogastvo, ugled, prestiž) in individualne elemente identitete (fizična privlačnost, socialne spretnosti, kot je spretnost v komunikaciji, nastopanju ipd.) (Kurdija 2000, 33).

Tudi zaradi povedanega se verjetno dandanes vse manj ljudi odloča za uporabo javnega prevoza. To predstavlja velik problem, predvsem v času pomanjkanja goriva in vse večjega onesnaženja okolja. Mnogo držav in posameznikov po svetu opozarja na probleme sodobnega časa in si prizadeva za čim hitrejše rešitve. Izmed teh sta tudi zmanjšanje uporabe osebnih vozil in večja uporaba javnih prevoznih sredstev.

Zakaj se vse manj posameznikov odloča za uporabo javnega prevoza? Pomembno je začeti pri razdelitvi prednosti in pomanjkljivosti osebnega prevoza in na drugi strani javnega prevoza. Prednosti osebnega prevoza so krajši čas potovanja, samostojno

⁸ *Brezdelje je statusni označevalec. Namreč, kaže, da si lahko določena družbena skupina privoščiti tratenje časa v brezdelju, kar nakazuje na bogastvo in moč (Kurdija 2000, 81).*

načrtovanje odhoda in prihoda ter izbire poti, zasebnost, količina prtljage, svobodna izbira razpoloženja v avtomobilu idr. Slabosti pa so povezane z gnečo na cesti, stroški vzdrževanja in goriva itn. Prednosti javnega prevoza so brezskrbnost, ni odgovornosti, vezanih na lastništvo avtomobila, pogovor z drugimi sopotniki itn. Pomanjkljivosti so izpostavljenost vremenskim razmeram, hrup, gneča, neudobje, umazanija, neprijazno osebje in sopotniki, velike razdalje med postajami, nevarnosti, kot so kraje, takojšnji stroški, manjša količina prtljage, minimalna možnost izbire poti itd. Prednosti enega načina prevoza so pomanjkljivosti drugega načina in obratno. Na podlagi prednosti in slabosti, ki so naštet, lahko vidimo, zakaj se več ljudi odloči za osebni prevoz kot za javni prevoz z avtobusom ali vlakom⁹ (Polič 1983d, 14–15).

»Prednost osebnih avtomobilov pred javnim prometom, avtocest pred železnico ne kaže na potrošnikove izbire, gre namreč za to, da takšno izbiro narekuje družbena dejanskost, ki se žene za preseženo vrednost« (Jacoby v Kanduč 2003, 284).

2.3 ZNAČILNOSTI CESTNEGA PROMETA IN TVEGANJ

Prometno okolje, v katerem mladi danes vozijo, je veliko bolj zapleteno, kot je bilo kadar koli. Obsega veliko število avtomobilov, zapletenih križišč in cest, promet je veliko bolj gost. Obenem pa se ima današnje mlade voznike za bolj agresivne, vznemirjene in nesramne. Kljub vse bolj varnim vozilom in cestam je vedenje voznikov največji problem, ki nikakor ni idealno. Voznik je podvržen mnogim vplivom iz prometnega okolja, ravno tako pa na njega vplivajo dogodki iz njegovega vsakdanjega življenja (Shope JT 2006, 9).

Poleg z zakonom predpisanih pravil obstajajo med vozniki tudi nekatera pravila, ki niso nikjer zapisana, izoblikovala pa so se v stoletni zgodovini cestnega prometa. Brez njih bi promet veliko težje potekal. Skupek vseh teh pravil imenujemo kodeks prometne etike¹⁰. V veliki meri se ta pravila nanašajo na medsebojne odnose udeležencev v

⁹Raziskovalci, ki so v svojih raziskavah skušali povečati rabo javnega prevoza, so raziskovane »nagrajevali« z brezplačnim prevozom. Uporaba avtobusa se je povečala. Vendar 80 % ljudi, ki je uporabljalo javni prevoz, bi drugače hodilo peš. Torej cilj ni bil ravno dosežen (Polič 1983d, 14).

¹⁰V skladu s prometno etiko (in varnostjo) naj bi vozniki upoštevali določena pravila. Nekaj pravil, po katerih naj bi se vedel voznik: ponoči pravočasno zasenčiti dolge luči, da ne bi zaslepili drugih

prometu. Tekoč in varen promet je predvsem odvisen od sodelovanja in solidarnosti voznikov.

Med vozniki in njihovimi vožnjami izstopajo objestna in nedisciplinirana obnašanja na cestah, predvsem nespoštovanje prometnih predpisov, prometnih organov in drugih udeležencev v prometu ter s pomanjkanje prometne kulture. Vzrok za takšno stanje so pogosto nezdrava tekmovanja med vozniki ter razčlovečeni in odtujeni medsebojni odnosi, ki se prenašajo v promet in se v njem celo stopnjujejo.

Poseben problem predstavljajo odtujeni odnosi v prometu. Predstavljajo jih povsem brezbrizni vozniki, ki v nasprotju s »temperamentnimi vročekrvneži« nastopajo v prometu z ravnodušnostjo in brezosebno hladnostjo ter samozavestjo. Prometna pravila za njih veljajo zgolj iz strahu pred policisti, ne pa iz samoosveščenosti ali lastne varnosti (Baloh in drugi 1983, 50–53).

Promet naj bi vplival na miselnost ljudi in celotno družbo. Daje novo vsebino medsebojnim odnosom, ker v posamezniku sprošča težnje, želje in lastnosti, ki se jih drugače sploh ne zaveda. Postavljen je v neznana nasprotja s samim seboj in z okoljem.

2.3.1 Prometne nesreče in tveganje

Pri vožnjah nekaterih voznikov je moč zaznati tveganje. Tveganje naj bi ponazarjalo neko možnost pojavljanja nezaželenega dogodka na nekem območju ob nekem času. V prometu so ti dogodki prometne nesreče in njihove posledice.

Prometno nesrečo bi lahko opredelili kot nenaden in nenameren dogodek, ki je posledica tveganj. Pri tem pa lahko pride do telesne poškodbe ali celo smrti. Gre za naključno povezavo določenih dejavnikov v določenem trenutku in na določenem kraju. Prometno nesrečo opredeljuje kot nesrečo v kateri je udeleženo vsaj eno vozilo, ki je v gibanju na javni cesti ali na drugi prometni površini. Pri tem je nastala materialna škoda ali je bila ena oseba ali več poškodovanih ali je šlo celo za smrt. Kljub naključju,

udeležencev v prometu, ne obračati naglo vozila in menjati voznega pasa, pozornost do drugih voznikov, pešcev in kolesarjev, nikoli voziti zaspan itd. (Baloh in drugi 1983, 53).

poznamo temeljne dejavnike in vzroke, ki lahko vplivajo na nastanek prometne nesreče (Žlender in drugi 1996, 9–10).

Vožnja, ki je tvegana, je napadalna, brezobzirna, voznik pa počne to, kar se pri varni vožnji naj ne bi počelo – prehitevanje na nedovoljenih mestih, premajhna varnostna razdalja¹¹, prevelika hitrost itd.¹² (Polič 1983e, 14).

Pogoste nezgode označuje vrsta posebnih duševnih lastnosti, med katerimi vsekakor izstopa trajna nagnjenost k pretiranemu tveganju. Ker so ljudje, ki veliko tvegajo, žal v življenju večkrat uspešnejši od drugih, se takšna naravnost z lahkoto prenaša tudi v promet (Baloh in drugi 1983, 49). Način vožnje posameznika je povezan z določeno stopnjo tveganja, meja sprejemanja tveganja pa je odvisna od individualnih lastnosti in trenutnega razpoloženja voznika. Homeostatična teorija tveganja (Wilde 1982, 1994, 1998) poudarja, da ljudje v danih situacijah subjektivno sprejemajo določeno stopnjo tveganja (ciljno tveganje¹³), to pa je odvisno od ocenitve lastne varnosti in vrednot posameznika v neki situaciji.

Posamezniki, soočeni z določeno stopnjo trenutnega tveganja, le-tega vedno primerjajo s stopnjo, ki so jo pripravljene sprejeti. Če je trenutno tveganje manjše od sprejemljivega, bo posameznik deloval v smeri povečanja trenutnega tveganja, če pa je tveganje v dani situaciji višje od sprejemljivega, pa bo le-tega poskušal omejiti (Musselwhite 2005).

Kanduč (2003, 284) opozarja na vzroke nesreč: »Avtomobilsko morijo evfemistično pripisujemo »nesrečam« (oziroma abstrakcijam, kot so človeški faktor, prevelika hitrost

¹¹ Varnostno razdaljo Polič (1984c, 14–15) povezuje s tveganjem, ki ga je voznik pripravljen sprejeti, medtem ko vozi. Naleti pa so povezani s specifičnim načinom zaviranja spredaj vozečega vozila. Nekateri vozniki pri vožnji zelo naglo zavirajo, da se zadaj vozeči temu ne morejo prilagoditi.

¹² Raziskava o tveganju pri vožnji, ki jo temeljito opisuje v svojem članku Polič (1984c, 14), je pokazala nekatere značilnosti. Eden od dejavnikov tvegane vožnje je bila varnostna razdalja. Krajša kot naj bi bila varnostna razdalja med vozili, bolj je voznik, ki vzdržuje kratko razdaljo, pripravljen na tveganje. Vendar tesna vožnja za sprednjim vozilom ne pomeni nujno nezgode, ampak le odraža voznikovo stališče do tveganja. Nasprotno dolga varnostna razdalja ne pomeni bolj varne vožnje. Pojavi se le v primeru, če je sprednje vozilo preveč oddaljeno, da bi kakor koli vplivalo na voznika. Prišli so tudi do podatka, da varnostna razdalja narašča s starostjo.

¹³ Evalvacija ciljnega tveganja je relativno stabilna in dolgoročna, pri tem je ocena tveganja odvisna od kulturnih vrednot in norm (splošno gospodarsko stanje družbe, odnos vrstnikov, stopnja izobrazbe, starostne skupine, spol itd.) (Musselwhite 2005).

ali neurejeno cestišče), kar nazorno kaže, kako učinkovita je ideološka nevtralizacija ekonomskega nasilja na prometnem področju».

»Kolikor je mogoče za vsak dan vnaprej izračunati št. mrtvih in poškodovanih, so avtomobilske nesreče več kot zgolj nesreče. So del morilske nujnosti, ki polni blagajne. Ker bi racionalno in človeško urejen promet ogrožal kapitalistično akumulacijo« (Jacoby v Kanduč 2003, 284).

Prometne nesreče, v katerih so udeleženi mladi vozniki, pa imajo nekatere značilnosti. Običajno je v prometni nesreči, v kateri so udeleženi mladi vozniki, več mrtvih in poškodovanih iz iste starostne skupine. Življenjski stil te starostne skupine je drugačen od življenjskih stilov ostalih starostnih skupin. Mladi skupaj odhajajo na zabave ali potovanja in prisotnost sovrstnikov običajno vpliva na bolj tvegano sodelovanje v prometu. Torej gre za nezavedno ali zavedno dokazovanje sposobnosti vozila in spretnosti ter poguma voznika. Če k temu dodamo še pomanjkanje izkušenj in pogosto tehnološko zastarela vozila, je takšno stanje razumljivo, a zato nič bolj sprejemljivo (Internet 2).

Danes veliko mladih vozi avtomobil, preden opravi vozniški izpit, in to v spremstvu staršev ali samostojno ali z vrstniki. Vozijo tako na cestah z normalnim prometom kot na stranskih cestah. Torej lahko govorimo o dejavniku neizkušenosti. Da tako veliko število najstnikov vozi brez izpita, govori o posebni »prometni« vezi med starši in otroci. Posledica te vezi pa so pogoste prometne nesreče (Žlender in drugi 1996, 74–75).

2.3.2 Tvegana vedenja

Nekatera fizična ali fiziološka stanja neugodno vplivajo na voznikovo zmožnost varne vožnje. Povzročajo jih uživanje alkoholnih pijač in mamil, ki sta najbolj zloglasna dejavnika tveganja. Alkohol pride v organizem z zaužitjem alkoholnih pijač ali vdihavanjem alkoholnih hlapov, lahko pa tudi skozi kožo. Največjo koncentracijo v krvi alkohol doseže v 90 minutah, toliko časa tudi traja resorpcija. Alkohol organizmu škoduje na različne načine. Najbolj nevaren pa je vozniku. V večjih količinah vpliva na sposobnost zaznavanja, spomina in mišljenja. Že ob majhni količini pa se zmanjša

voznikova samokritičnost. Voznik je čedalje manj sposoben presoditi, ali je sposoben za vožnjo. Alkohol pospešuje utrujenost s tem, ko vpliva na najbolj občutljive možganske centre. Ko so prizadeti nekateri centri, voznik ne more presoditi, kako utrujen je. S tem lahko razložimo, zakaj se vinjen voznik počuti dobro in spočito ter sposoben za vožnjo. Precenjuje svoje sposobnosti in ne upošteva zunanjih vplivov.

Opiti vozniki pogosto podcenjujejo hitrost, s katero vozijo. Opit voznik, ki vozi 120 km/h, dejansko misli, da vozi 80 km/h. To je lahko eden od razlogov, zakaj opiti vozniki radi vozijo tako hitro. Alkohol povzroči, da upade sposobnost za časovno orientacijo, hitrost, natančnost gibov, ter vpliva na spomin, razumevanje in sposobnost¹⁴. Opiti vozniki tudi manj spoštujejo splošne družbene in prometne norme, to pa ogroža varnost v prometu. Poseben problem povzroča vožnja z »mačkom«. Mnogi vozijo, ne da bi se popolnoma streznili. Imajo probleme z utrujenostjo, pogosto jih pesti glavobol in imajo veliko problemov z orientacijo na vozišču. To je zelo nevarno in neodgovorno početje.

Problem predstavlja tudi uživanje mamil pred vožnjo. Značilnosti njihovih vplivov sta osebna spremenjenost in sprememba etičnih čustev. Vendar ima voznikovo uživanje mamil tudi resne posredne posledice, ki vplivajo na vožnjo. Voznik, ki je pod vplivom mamil, je bolj utrujen, čustveno labilen, halucinira in ni zbran. Vse to pa povzroča resne ovire pri varni vožnji (Baloh in drugi 1983, 15–21).

Utrujenost bi lahko bila dejavnik tveganja. Je namreč eden od vzrokov prometnih nesreč, pri katerih na primer voznik iz neznanega razloga zapelje na nasprotno vozišče ali zapelje s ceste. Utrujenost vozniki pogosto čutijo, in sicer kot upadanje delovne učinkovitosti. Pri tem je zelo pomembna voznikova samokritičnost, da vozniki ne vozijo utrujeni ali vožnjo predčasno prekinejo (Baloh in drugi 1983, 27). Posebno pomembni so vplivi utrujenosti v nočni vožnji. V nočni vožnji se poleg utrujenosti pojavi tudi

¹⁴ Na psihološkem inštitutu univerze v Manchesteru so opravili preizkus, pri katerem so bile poskusne osebe londonski vozniki avtobusov. Na veliko vozno površino so postavili kartonske stebre, ki so bili med seboj oddaljeni sto metrov. Vozniki so morali podati oceno, koliko lahko stebre medsebojno približajo, da bi še vedno lahko varno zapeljali med stebri. Ko so vozniki opravili preizkus, so najboljši prevozili tako ozek prehod, da je bilo le nekaj centimetrov med avtobusom in stebrom. Po vožnji so morali popiti ali manjše ali večje količine alkohola. Ponovno so opravili preizkus. Nekateri vozniki so dejali, da lahko zapeljejo skozi prehod, ki je bil ožji od njihovega vozila. Torej čim višja je bila koncentracija alkohola v krvi, manjša je bila samokritičnost (Baloh in drugi 1983, 18).

problem bleščanja žarometov (Baloh in drugi 1983, 37). Mlajši vozniki pogosto ignorirajo utrujenost, počutijo se namreč fizično vzdržljivi in so neučakani. S starostjo pa narašča potrpežljivost v vožnji. Holynski omenja pojem »varnostna rezerva«. Pomeni, da če vožnja poteka brez nervoze, in sicer v času gostega in počasnega prometa, ne bi smelo priti do nikakršnih težav. Ko iz harmonije izstopi en člen, en voznik, se pojavi dodatna nevarnost (Holynski 2004, 10–12).

Pozornost odvrta tudi načrtovanja v avtomobilu ali početje stvari, ki motijo zbranost (telefoniranje, kajenje, šminkanje itd.).

Raziskave nezgod so pokazale pomembno vlogo dolgočasje pri tveganju, ker naj bi vodilo k znižanju budnosti in čuječnosti. To naj bi vodilo v prometno nesrečo. Z zmanjšanjem subjektivnega dolgočasje je voznik bolj pripravljen na vožnjo.¹⁵ Dolgčas in enoličnost sta resna problema, s katerima se soočajo vozniki. Namreč, ko se voznik dolgočasi med vožnjo, pride do manjše pozornosti v prometu. Pri tem se pojavi vedenje, ki lahko pripelje do nesreče. Do dolgočasje v vožnji pride, kadar se nam zdi, da vožnja poteka gladko in ni nevarnosti na cesti. Zaradi zmanjšane pritoka obvestil, informacij med vožnjo in manjše pozornosti so reakcijski časi daljši. Pri tem so zavrti tudi procesi mišljenja, s katerimi pod normalnimi pogoji stalno ocenjujemo in posodabljammo naša pričakovanja v prometu (Polič 1983a, 14–15).

Dolgočasje je subjektivno stanje. Značilno je neprijetno počutje posameznika, ki je v situaciji, ki ga ne zanima. Zasledimo lahko tudi povezave dolgočasje z enoličnostjo. Gre za situacijo, v kateri je prisotno zelo malo sprememb in je povezano s pomembnim dejavnikom v vožnji – z budnostjo. Če je budnost prenizka ali previsoka, je voznik manj učinkovit. Če je voznik zaspan ali preveč razburjen, pri vožnji ni učinkovit. Premalo buden voznik je manj pozoren v prometu in lahko prezre pomembno obvestilo, zapoznelo reagira na situacijo v prometu. Razburjen voznik pa lahko reagira nepremišljeno, prehitro (Polič 1985, 14).

¹⁵ *Vozniki, ki so bili ocenjeni kot varni, so se z dolgočasjem znali spopadati z različnimi aktivnostmi, ki so pomagale k večji zbranosti in pestrosti med vožnjo. Tako so preštevali objekte, ki so jih srečevali med vožnjo, poslušali so radio, se pogovarjali s sopotniki itd. Koristilo je tudi občasno ustavljanje, posebno pri daljši vožnji (Polič 1983a, 14).*

V prometu se odsevajo vsi tisti medčloveški odnosi, ki so značilni za trajnejše življenjske situacije. Med vožnjo se človek pokaže z vsemi prednostmi in pomanjkljivostmi svoje narave, katera vključuje preteklost in sedanost, skupaj s sposobnostmi, potrebami, željami in hotenji (Baloh in drugi 1983, 42). Vozniško vedenje lahko vpliva na posameznikova druga področja življenja, lahko pa tudi izkušnje in vplivi iz okolja vplivajo na voznika (Polič 1983b, 14).

Pregovor pravi: »Pokaži mi, kako voziš, in povem ti, kakšen si.« Posameznik naj bi se v svojem avtomobilu vedel enako kot v vsakdanjem življenju. Razburljiva in nestrpna oseba je takšna tudi, ko sede za krmilo. Preudaren in miren človek se tako vede tudi v cestnem prometu. To se še posebej nanaša na medsebojne odnose. Brezobzirnost, objestnost in sebičnost ter agresivnost ali pa potrpežljivost, kavalirstvo in umirjenost, vse to je navzoče tudi v odnosih med udeleženci v cestnem prometu. Strpnost, prijaznost ali brezobzirnost so prisotne tudi pri dožemanju drugih voznikov in s tem tudi odnosa do prometa in ostalih udeležencev v prometu.

Odtujen človek izgubi za volanom svojo popolno anonimnost. Zdi se mu, da med vožnjo spet postane »nekdo«. Voznik se ne zaveda, da lahko nastopi kot napadalec ali kot žrtev in se ob tem znebi svoje neprepoznavnosti v celotnem cestnem prometu. Po drugi strani pa mu to daje tudi možnost, da se skriva za neprosojno pločevino avtomobila. Znotraj njega lahko sprosti vse nakopičene čustvene napetosti, ki jih pridobi v vsakdanjem življenju, ob tem pa ni deležen javne graje ali posmeha – če pri tem ne prestopi meje zakonov, ki so napisani za cestni promet. Z drugimi na cesti je torej le v posrednem in predvsem močno omejenem stiku. Vozniki drugih voznikov ne doživljajo kot soljudi, ampak kot brezosebna bitja (Baloh in drugi 1983, 44).

Vse to kaže na odnos, ki ga imamo do drugih, kaj si mislimo o drugih. Srečanje z drugimi in njihovimi mišljenji je vsakdanje, kar zahteva nenehno usklajevanje mišljenj, motivov in občutkov. Pri tem je pomembno usklajevanje med notranjo strukturo in zunanjo aktivnostjo.

Prav stališča pomagajo pri tem¹⁶. Usmerjajo naša početja in so pomembna za oblikovanje mnenj o nas samih. Spremembe, ki se zgodijo v vsakdanjem svetu, se kažejo v naših stališčih, le-te pa nato vplivajo na naše vedenje, delovanje, mišljenje itd. (Nastran Ule 1992, 92–93).

Cestno omrežje je urejeno tako, da je srečevanje voznikov, kolesarjev in pešcev neizogibno. Pešci se zavedajo pravic v prometu, ki jim jih daje prometna zakonodaja, obenem pa jih tudi zlorablja. Pešci pogosto pozabijo na svoje obveznosti, čeprav skoraj vedno v lastno škodo. Kolesarji želijo biti enakovredni voznikom avtomobilov. Pri tem nekateri kolesarji neobzirno vztrajajo na nameravani poti, vozijo napačno in največkrat brez ustreznih signalov. Vozniki avtomobilov pa se jezijo na oboje, tako na kolesarje kot na pešce, ker jih nimajo za enakovredne udeležence v prometu.

Poseben primer so označeni prehodi za pešce, ki so kot bojišča, na katerih se sprošča veliko medsebojne napadalnosti. Tako pešci kot vozniki trmasto kljubujejo drug drugemu. Pešci s predrzno »počasnostjo« ob prehajanju prehoda, vozniki z izsiljevanjem neprekinjene vožnje. Srečevanje v prometu med pešci, kolesarji in vozniki torej ni najbolj »miroljubno«. Sožitje tako med enim in drugimi se ustvarja postopoma, predvsem zaradi spoznanja o lastni varnosti, nadzora policije ter dviga prometne kulture (Baloh in drugi 1983, 56).

Prometni udeleženci upoštevajo drug drugega, dojemajo eden drugega, vendar ne vedno na ustrezen način. Vsak voznik, pešec, kolesar nekaj sporoča, vendar ga lahko drugi ne razumejo popolnoma ali pa ga celo razumejo napačno¹⁷. Nekaterim prometnim udeležencem največjo nevarnost v prometu predstavljajo ravno drugi udeleženci v prometu.

¹⁶ Logonderjeva stališča opredeljuje kot relativno trajen odnos, ki ga ima posameznik do drugih ljudi, predmetov, dogodkov. Lahko so pozitivna, negativna, ob enem vplivajo na naše vedenje in na psihične funkcije (zaznavanje, mišljenje ...) (Logonder 2000, 135).

¹⁷ Marko Polič (1984b, 14) navaja, da so v mnogih anketah prometni udeleženci odgovarjali, da so za njih največja nevarnost drugi udeleženci v prometu. Odgovori pa se razlikujejo glede na vrsto prometnega udeleženca, ki mu predstavlja največjo nevarnost, vse do drugih voznikov avtomobila, tovornjakov, pešcev in kolesarjev.

Med udeleženci v prometu sta pomembna medsebojno, neverbalno¹⁸ sporazumevanje in spoznavanje namer drugega. Pravila so formalna ali neformalna. Osnovno vprašanje medsebojnega sporazumevanja je v dejstvu, da so naprave, ki so na razpolago v avtomobilih (zvočni in svetlobni signali), zelo omejene, in sicer glede na količino in vrsto sporočil, ki bi si jih želeli vozniki medsebojno izmenjati.¹⁹ Do zmot prihaja predvsem, ker je večina sporočil povezana z neformalnimi pravili in le-ta niso znana vsem prometnim udeležencem (Polič 1984b, 14–15).

Gesta je dejanje, s katerim prostovoljno in konvencionalno sporočamo svoje misli in občutja ter namere. Zaradi tega se geste ločijo od spontanah emocionalnih izrazov in od instrumentalnih dejanj, ki se izvajajo zato, da se doseže določen praktičen cilj. Torej gesta je: »vsako dejanje, ki omogoča posredovanje nekega vidnega znaka opazovalcu« (Kovačev 1998, 67). Ena od takšnih je Morrisova definicija, ki pravi, da izvajalčevo dejanje opazijo drugi ljudje in ob tem jim prenaša določeno informacijo. Izrazi obraza imajo največjo sporočilno vrednost. Ta filogenetska značilnost omogoča človeku, da posreduje vrsto različnih znakov. Prav tako je pomembna izraznost rok, ki pogosto dopolnjuje verbalno sporočanje. Izrazne geste pa so pod vplivom kulturnih dejavnikov (Kovačev 1998, 68).

Voznik pogosto doživlja druge voznike kot svoje tekmece. Nekatere vznemirjajo vozila, ki vozijo pred njimi ali za njimi. Med vožnjo vozniki nimajo neposrednih stikov in so odvisni izključno od različnih znakov drugih voznikov, ki jih nekateri dajejo, drugi pa ne. To v vsakem vozniku zvišuje notranjo napetost, ki pri nekaterih voznikih ob neugodnih zunanjih vplivih prehaja bodisi v napadalnost ali v povečano negotovost. Marsikdo zato tvega, četudi se zaveda nevarnosti (Baloh in drugi 1983, 52).

¹⁸ *Neverbalno komunikacijo opredelimo kot načine komunikacije dveh ali več sočasno prisotnih oseb, ki komunicirajo z nebesednimi sredstvi. Torej je komunikacija mogoča le ob neposrednem soočenju oseb. Le-te se lahko odzivajo na sogovornikova dejanja in tudi odgovorijo na njih. Neverbalna komunikacija se nanaša na komunikacijsko učinkovanje telesne dejavnosti, gest, izrazov obraza, orientacije v prostoru itd. (Kovačev 1998, 108).*

¹⁹ *Primer, ki ga navaja Polič (1984b, 14–15), je uporaba svetlobnega signala. Ta lahko pomeni vrsto sporočil: »Zdravo«, »Pred vami se nahaja radarska kontrola prometa«, »Nekaj je narobe z vašim avtomobilom« itd. Vendar pa dejanske okoliščine zmanjšajo število možnih interpretacij svetlobnega signala. Lahko so zelo enopomenske. Npr.: če prehitavamo in smo na levi strani vozišča, nam lahko nasproti vozeči voznik s svetlobnimi signali sporoča, naj se vrnemo na svoj pas. Tisti, kateremu je bilo sporočilo namenjeno, tega ne bi narobe razumel.*

Tudi odnos do policije je pomemben dejavnik v prometu. Policija, ki predstavlja oblast, zbuja v ljudeh strah, nelagodje, občutek ogroženosti. K temu veliko prispeva uniforma policista, ki ga razoseblja, medsebojni odnos pa naredi strogo uraden. Poseg policista v voznikovo vožnjo povzroči neko stopnjo razburjenja. Vozniki se pogosto prestrašijo, tudi če gre samo za vljudno opozorilo, koristno za voznika. Čustveni odzivi voznikov pa so različni in odvisni od njihovih osebnosti, preteklih izkušenj s policijo in vedenja policistov do njih. Nesamozavestni, negotovi in plahi vozniki se ustrašijo že rutinskega pregleda, ker takoj pomislijo, da so naredili kakšen prekršek. Nasprotno pa napadalni in razburljivi vozniki radi pokažejo jezo in ogorčenje. Čutijo, da so po nepotrebnem ovirani pri vožnji in da niso storili nikakršnega prekrška. Hkrati za večino takih voznikov velja, da neradi priznajo storjeno napako ali prekršek. Nekateri se pregovarjajo, nekateri pa se celo upirajo policistu, kar je predvsem pogosta praksa vinjenih voznikov. Voznik, ki nerad prizna prekršek, naj ne bi bil dovolj samokritičen. Obenem pa se boji, da bi policist odkril še kakšne druge pomanjkljivosti pri opremi avtomobila ali vožnji. Povrhu tega pa velja neko prepričanje, da priznanje prekrška ali kakšne druge napake pomeni, da gre za slabega voznika. Takšna oseba že samo opozorilo policista doživlja kot razvrednotenje samega sebe, predvsem pa svojih voznških sposobnosti (Baloh in drugi 1983, 57).

2.4 (STEREO)TIPIZACIJA VOZNIKOV

Poglejmo si nekaj tipov slabih oziroma nevarnih voznikov, ki so opisani v delu Psihologija v cestnem prometu s prometno etiko (Baloh in drugi 1983, 46–49):

1. Sebičen voznik

Nespoštljivo izsiljuje prednost in ne spoštuje prometnih znakov in predpisov. Do stisk, ki jih imajo drugi udeleženci na cesti, je hladen in ne pokaže namena za pomoč le–tem. Med vožnjo premišljuje le, kako bi čim hitreje prišel na cilj. Sebičen voznik je zelo nevaren za pešce in kolesarje, ker ne spoštuje njihovih pravic. Njihovih pravic ne želi upoštevati niti takrat, ko drugi vozniki upoštevajo njihovo prednost. V prometnih nezgodah nerad prizna krivdo, lahko celo pobegne s prizorišča. Sebični vozniki so tudi sicer v vsakdanjem življenju zelo samosvoji, nespoštljivi in vase zavrti ljudje.

2. Domišljav voznik

Zelo rad razkazuje svoje vozniške veščine in se ob tem postavlja z drzno in tvegano vožnjo. To naj bi mu prineslo občudovalce. Veliko mu pomeni znamka avtomobila. Pogosto ga okraši z raznimi nepotrebnimi in motečimi dodatki. Avtomobil predela, tako da doseže večjo moč in hitrost, kot je sicer predvidena za ta tip vozila. Med vožnjo ne trpi avtomobila pred seboj in se posmehuje počasnejšim voznikom. Neuvidevno do drugih navija glasbene naprave. S takšnim početjem si voznik skuša največkrat »zdraviti« manjvrednostne komplekse. V bistvu so to domišljavi vozniki, ki imajo zelo negotovo osebnost, manjka jim zdravega samozaupanja in občutka lastne vrednosti.

3. Neodgovoren (nesramen) voznik

Pogosto družbeno pomanjkljivo prilagojen človek. Njegovo vedenje je pogosto nesprejemljivo in je v nasprotju z zakoni in družbenimi normami. V to sodi vse od brezskrbnega uživanja alkoholnih pijač do zanemarjanja vozila in nediscipliniranega obnašanja na cesti ter brez smisla za sodelovanje z drugimi udeleženci v prometu. Glede na okoliščine vozi prehitro in se ne drži varnostne razdalje. Drugi vozniki pravijo za takega voznika, da je »nor«.

4. Temperamenten voznik

Voznik ne zna obvladovati svojih moči in svojih čustvenih izbruhov, to pomeni, da pogosto izgubi razsodnost zaradi malenkosti. Med vožnjo je tudi zelo nestrpen, nemiren in neučakan, zato za krmilom pogosto preklinja, robanti in zmerja. Za težave drugih udeležencev se ne zmeni. Nikoli ni ničesar kriv, jezi pa se na vse preostale. Drugi takemu vozniku pravijo »večno jezni šofer«.

5. Tesnoben voznik

Med vožnjo je zelo raztresen in nepazljiv. Čustvena vzbujenja povzročijo površno in nihajočo se pozornost na cesti. Lahko hitro spregleda prometne znake in ne pazi na situacije na cesti. Težko se zbere ob kritičnih situacijah. Tesnoben voznik se usmerja k sprostivni čustvene napetosti, zato mu je že najmanjša ovira na poti lahko povod za ventiliranje starih, nakopičenih afektov. To pa povzroči nestrpnost in sovražno razpoloženost do drugih udeležencev v prometu.

6. Nepazljiv voznik

Nepazljiv voznik je znan po tem, da se preveč zanaša na rutinsko obvladavanje vozila in zato med vožnjo opravlja razna nepotrebna in moteča opravila. Živahno razpravlja s sopotniki, pri tem pa na veliko »maha« in spušča roke s krmila ter prižiga cigarete. Pogosto so pretirani radovedneži, ki se ozirajo za vsakim zanimivim dogodkom ob cesti. Danes pa bi lahko še dodali predvsem neustrezno uporabo mobilnih telefonov med vožnjo. Pogosta je tudi uporaba mp3- in mp4-predvajalnikov, ki voznike odvrtačajo od pozornosti v prometu.

7. Voznik nezgodnik

To je voznik, ki se po statističnih podatkih pogosteje pojavlja kot povzročitelj ali udeleženec v prometnih nezgodah. To je neenotna skupina. Te voznike lahko uvrstimo v vse zgoraj naštetih skupine. Predvsem veliko nezgodnikov je med mladimi vozniki (starostna skupina med 18. in 25. letom). Večina nezgodnikov ima nezrelo osebnost, živijo skrajno nepremišljeno in so nagnjeni k prestopništvu.

Seveda je razvrščanje voznikov v skupine, vrste ali tipe zelo poenostavljeno. Povprečen voznik ima namreč značilnosti, ki so prisotne v več skupinah. Lahko pa pri nekaterih voznikih prevladujejo lastnosti samo ene skupine ali tipa. Voznikov ni moč razvrščati po tipih in vrstah, za kar se prometna psihologija trudi. Po mnenju Poliča lahko voznike razlikujemo glede na različne vzorce vožnje. Vendar posameznik ne vozi vedno po enem in istem vzorcu. Nemški raziskovalci so v potek vožnje vključili tudi socialno situacijo, v krogu katere poteka vožnja z avtomobilom. Namreč, vožnja ni le stvar tehničnih dejavnikov, ampak je tudi psihosocialno početje²⁰ (Polič 1984e, 14).

²⁰ Nemški raziskovalci so, da bi podprli svoje domneve o vožnji kot psihosocialni, opravili raziskavo z 230 naključno izbranimi vozniki. Raziskali so izkušnje voznikov, njihovo dožemanje drugih voznikov, strahove v vožnji, navade in psihosocialni pomen avtomobilov. Iz odgovorov so izoblikovali nekaj vozniških vzorcev. »Napotostni« vozniški vzorec vsebuje voznike, ki imajo radi hitrost, v kateri iščejo zadovoljstvo. Sopotniki pri taki vožnji niso zaželeni. Vzorec naj bi izražal nekakšno nazadovanje v otroška leta, ko avtomobil odraslim omogoča, da so tako »veliki«, kot so bili v otroških sanjah. Vozniški vzorec »izkazovanje moči« govori, da je voznikom, ki spadajo v ta vzorec, najpomembnejša moč njegovega avtomobila. Zelo radi prehitevajo, kajti moč svojega avtomobila istovetijo s svojo močjo. Vozniški vzorec »samoupravljanja« izraža spretnost pri voznikih. Voznik se želi primerjati z drugimi vozniki, kar želi pokazati, zato je sopotnik pri tem vzorcu vožnje zelo zaželen. Vozniški vzorec »gladke vožnje« vsebuje voznike, ki se radi ognejo raznim oviram v prometu. Rad ima mirno vožnjo brez zapletov, vendar tak voznik med vožnjo misli predvsem nase. Zadnji vzorec je vozniški vzorec »krmarjenja«. Voznik rad vozi spretno, mojstrsko in v povezavi s prometnimi pravili. Ta vzorec ne vsebuje egocentričnosti, kar je značilno za vse štiri predhodne vozniške vzore (Polič 1984e, 14).

V današnjih kulturah od nekdaj obstajajo najrazličnejša prepričanja in predstave o tem, kakšne so razlike med spoloma, tako v telesnem kot osebnostnem smislu. Prepričanja so, da poleg temeljnih bioloških razlik obstajajo tudi druge razlike, psihične, vedenjske in osebnostne razlike med moškimi in ženskami (Musek 1994, 119).

V sociologiji obstajata torej vsaj dva izvora, ki obravnavata delitev po spolu – biološki in družbeni. Vendar, ne glede na izvor, je delitev po spolu danes zelo prisotna. Ljudje se učijo takega vedenja, kakršnega se pričakuje od njih, od moških in žensk (Haralabos in Holborn 1999, 597). Ne glede na mnoge kulturne in družbene spremembe, je položaj žensk še vedno podrejen. Po mnenju mnogih avtorjev je neenakost spolov strukturna lastnost sodobnih družb (Flere 2001, 144). Gilliganova (v Ule Nastran 1993, 220) govori o specifičnih razlikah pri oblikovanju identitete moškega in identitete ženske, kar se nanaša na odnos do emocij in instrumentalne racionalnosti. K neposrednim emocijam kot odzivu se lažje zatečejo ženske. Moški pa skušajo razmisliti o tujih in svojih namerah in o realizaciji ali preprečitvi in ob tem svoja čustva čim bolj zadržati.

Tudi v cestnem prometu so močno zasidrani predsodki o razlikah med spoloma. Ženske so »mehke«, čustvene. Moški pa predstavljajo racionalnost, odpornost na pritiske. To lahko povežemo s patriarhalnimi predstavami o tem, da ženske potrebujejo zaščito moških in zato ne morejo biti avtonomne. To lahko primerjamo s predsodki, ki pravijo, da so ženske slabe, preveč boječe, nežne voznice, medtem ko naj bi bili moški vozniki boljši v sprejemanju hitrih odločitev v vožnji, trdoživi in jih različne situacije v prometu naj ne bi spravile iz tira. V sodobni družbi obstaja mnenje, da so moški boljši vozniki od žensk, da so bolj spretni in veščji vozniki ter da bolje poznajo tehnološko stran avtomobila.

To lahko popeljemo dalje še z drugimi komponentami. Namreč, pogosto je prepričanje, da je čustvovanje manj pomembno in nižje, kot je racionalna presoja. Čustvovanje naj bi motilo razum in razum na bi motil čustva. Razumen človek (če sklepamo na podlagi zgoraj napisanega, je to moški) mora kontrolirati čustva in jih uporabiti samo takrat, ko bi ti pripomogli k določenemu cilju (Ule Nastran 1993, 220).

V cestnem prometu lahko pogosto opazimo spolno stereotipno vedenje; predvsem t.i. mačizem. Je oblika poveličevanja moškosti. Moški se mora skorajda v vsaki lastnosti

razlikovati od ženske. Odlike moških se nanašajo na njihovo podobo osvajalca – junaka. To pomeni, da hkrati osvaja žensko in je njen zaščitnik. Moškost naj bi se kazala tudi preko visoke stopnje agresije. To je nasprotje od tega, kar naj bi kazale ženske, in sicer mirnost, popustljivost, blagost itd. Moški so bolj pripravljeni vsiljevati svojo voljo in moč, izkazujejo manj podredljivosti, težje trpijo ukazovalnost od drugih, hkrati pa zelo močno varujejo svojo neodvisnost (Južnič 1993, 49).

Obstaja tudi vsesplošno prepričanje, da so moški bolj agresivni, agresijo tudi izražajo na različne načine. Agresija je izražena na različne načine, ki se ne kažejo nujno v fizičnem vedenju, kot na primer pri manipulaciji, zmerjanju, izključitvi. Nivo celotne agresije ni specifično razdeljen med spoloma, ampak je pomemben način izražanja agresije, ki je značilen za določen spol. V raziskavah, ki so bile opravljene o agresiji med vožnjo glede na spol, so uporabljeni različni kriteriji o tem, kaj je agresija. Doob in Gross sta za kriterij agresije uporabila trobljenje v avtomobilu.²¹ Njuna ugotovitev je bila, da moški trikrat prej posežejo po troblji kakor ženske v isti situaciji (The Social Issues Research Centre, 2004).

Tiger in Fox trdita, da tisti, ki pravijo, da se človeška bitja obnašajo v skladu s kulturo neke družbe, zanemarjajo biogramatiko. Gre za gensko pogojen program, ki človeku vnaprej določa, kako naj se vede. Zato so moški bolj agresivni in dominantnejši kot ženske. Posebno pomembno vlogo igrajo hormoni. Te razlike nastanejo zaradi genskega nasledka naših primatskih prednikov in genske prilagoditve lovskemu načinu življenja. Moška in ženska biogramatika iz lovskega časa se je nadaljevala v moderni industrijski družbi. Obstajajo pa kritike na to teorijo, saj ni nobenega znanstvenega dokaza o povezavi človeškega vedenja in genskega delovanja (Haralabos in Holborn 1999, 592–594).

²¹ V raziskavi Dooba in Grossa, v katerem je bila uporabljena troblja kot kriterij/merilo za agresijo, je bila situacija, ko sprednji voznik ni speljal, ko se je prižgala zelena luč (The Social Issues Research Centre 2004).

2.5 MLADI VOZNIKI/VOZNICE V PROMETU

2.5.1 Statistika in zakonska opredelitev mladih voznikov

Voznik začetnik je vsak voznik motornega vozila do dopolnjenega enaindvajsetega leta starosti in voznik motornega vozila v obdobju dveh let od pridobitve vozniškega dovoljenja za vožnjo motornih vozil, ne glede na to, ali je bilo pridobljeno v Sloveniji ali v tujini. Voznik začetnik je tudi voznik motornega vozila v obdobju dveh let od pridobitve vozniškega dovoljenja za vožnjo motornih vozil kategorije A ali B, čeprav že ima vozniško dovoljenje za vožnjo motornih vozil katerekoli nacionalne kategorije več kot dve leti (Internet 1).

Mladi vozniki med 18. in 24. letom pa so ena najbolj ogroženih starostnih skupin v prometu. Od leta 1970 do 2000 je v Sloveniji v osebnih avtomobilih umrlo 3270 mladih voznikov in sopotnikov od 15. do 24. leta, 85.429 mladostnikov je bilo poškodovanih. Velika večina mrtvih je bila starih od 18 do 24 let. Število mrtvih v tej starostni skupini se v zadnjih letih sicer zmanjšuje, vendar so pripadniki te starostne skupine še vedno bolj ogroženi kot celotna populacija (Internet 2).

Prav zaradi pogostih prometnih nesreč, v katerih so udeleženi mladi vozniki in sopotniki, zakonodaja namenja veliko pozornost mladim voznikom. Glavna vzroka prometnih nesreč med mladimi sta neprilagojena hitrost in vožnja pod vplivom alkohola, kar je že bilo omenjeno med dejavniki tveganja. Nacionalni program varnosti cestnega prometa v RS, ki ga je junija 2002 sprejel slovenski parlament, zato mladim voznikom namenja posebno pozornost. Eden izmed ciljev nacionalnega programa je za 50 % zmanjšati število smrtnih žrtev med mladimi vozniki v primerjavi z letom 1995 (to pomeni največ 29 mrtvih mladih voznikov in sopotnikov).

Vendar Slovenija zaradi manjše socialne in ekonomske neodvisnosti mladih, še ni dosegla najvišje stopnje pri prometni ogroženosti mladih. S pravilnimi preventivnimi, vzgojnimi, zakonskimi in ekonomskimi ukrepi (ukrepi zavarovalnic) pa se je moč izogniti večji ogroženosti in doseči cilj. Med ukrepe za zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so povzročitelji ali udeleženci mladi vozniki, sodijo zakonske rešitve,

ki določajo za mlade voznike poseben status in izvajanje zakonodaje s sistemom nadzora in kaznovanja.

Zakonodaja govori o odvzemu voznškega izpita pri doseženih 8 kazenskih točkah in o popolni treznosti (0,00 g alkohola/kg krvi) med vožnjo. So pa podani še predlogi o obveznem dodatnem izobraževanju oz. usposabljanje pri doseženih 2 kazenskih točkah, dvostopenjskem pridobivanju voznškega izpita, vožnji v spremstvu in posebnih zavarovalniških pogojih. Namen teh dveh določil, ki bistveno omejujeta ravnanje voznikov začetnikov, je da bi mladi sodelovali v prometu bolj pazljivo in previdno, saj lahko z dvema ali s tremi prekrški ostanejo brez voznškega dovoljenja. Ukrepa sta bila v času sprejemanja deležna velike podpore, zlasti popolna prepoved vožnje pod vplivom alkohola.

Nadzor in kaznovanje pa zaobjema učinkovit sistem nadzora vedenja mladih voznikov, prilagojen sistem kaznovanja (kazenske točke) ter uvajanje posebnega sistema kaznovanja (posebni programi, hitro reagiranje ...). Predlogi pa so za prenovitev programov, metod in oblik dela za pridobitev voznškega dovoljenja ter uvajanje programov za spreminjanje stališč in odnosov do prometne varnosti. Tukaj so še tehnični ukrepi, kot so posebna tehnična določila za vozila, ki jih vozijo mladi vozniki ter preventivne oglaševalske akcije in medijske akcije za mlade voznike, ki skušajo vplivati na njihova stališča, vrednote itd. (Internet 2).

Po dopolnjenem 21. letu oziroma po pretečenih dveh letih od prve pridobitve voznškega dovoljenja pa vozniki pridobijo voznško dovoljenje za vožnjo motornih vozil z veljavnostjo do 80. leta starosti. Od 23. julija 2009 se bo izvajal program dodatnega usposabljanja, ki ga bodo morali opraviti vsi vozniki začetniki, ki so pridobili voznško dovoljenje za vožnjo motornih vozil A- in B-kategorije. V program dodatnega usposabljanja bodo sodili vožnja odličnosti, vadba varne vožnje in skupinska delavnica o varnosti cestnega prometa in psihosocialnih odnosih med udeleženci cestnega prometa²² (Internet 3).

²² Bistvo programa je, da po opravljenem izpitu, v času ko voznik začetnik oblikuje voznške navade, omogoča popravke pri nepravilnem načinu vožnje, izboljševanje strategije vožnje, boljše zaznavanje nevarnosti na cesti, ki je pomembno za varno vožnjo, kar lahko prepreči tudi prometno nezgodo. Program naj bi pripomogel k zavedanju nevarnosti na cesti, ki jo predstavlja neprimerna vožnja, kot je vožnje z

Po statističnih podatkih največje število prometnih nesreč povzročijo začetniki (od opravljenega voznškega izpita do treh let voznškega staža), kar je bilo že velikokrat omenjeno. Zato se poraja vprašanje, ali je racionalno, da bi lahko mladi vozniki izpit opravljali že pred 18. letom. Ali bi s tem še povečali število mrtvih na cestah?

V slovenski javnosti so se tako začele polemike in dvomi o novem Zakonu o varnosti cestnega prometa, ki po 139. členu omogoča, da se lahko za voznika motornih vozil B-kategorije začnejo usposablјati dekleta in fante pri šestnajstih letih in pol (Internet 3). Pri mladih začetnikih se poudarjajo njihova neizkušenosť in nezrelost ter osebna in družbena neprilagojenost. Nekako po 25. letu se postopno umirijo, postanejo previdnejši. S tem se zmanjša tudi število prekrškov in nezgod (Baloh in drugi 1983, 12–14).

Usposablјanje šestnajstletnikov naj bi obsegalo 40–urni tečaj predpisov o varnosti cestnega prometa in učenje vožnje z učiteljem vožnje. Po uspešno končanem usposablјanju kandidatov naj bi opravili preizkus znanja predpisov o varnosti cestnega prometa. Nato bi opravili še preizkus znanja o vožnji motornega vozila, pri čemer bi njihovo vožnjo ocenjevala dva ocenjevalca. Če bi bil preizkus znanja uspešno opravljen, bi se to vpisalo v evidenčni karton. Z njim in z veljavnim zdravniškim spričevalom bi lahko fant ali dekle po dopolnjenem 17. letu vozila osebni avtomobil v prisotnosti spremljevalca²³ (Internet 3).

Največ mladih je udeleženih v nesrečo, pri katerih gre za trk v fiksen objekt (drevo, ograje ...) ali pa gre za prevrnjeno vozilo. Največje tveganje, da je posameznik udeležen v prometno nesrečo, je ponoči. Za mlade pa je še večje tveganje v času vikenda²⁴ (Smart in drugi 2005, 7).

neprimerno hitrostjo, vožnja pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih substanc ter agresivna vožnja, ki ogroža voznika in ostale/druge udeležence v prometu (Internet 3).

²³ *Spremljevalec je lahko eden od staršev, skrbnik ali rejnik, ki ima najmanj 30 let. Ob tem ima veljavno vozniško dovoljenje za vožnjo motornih vozil B kategorije najmanj sedem let. Hkrati pa ne sme imeti evidentiranih več kot pet kazenskih točk. Spremljevalci pa so lahko tudi stari starši, strici in tete ter bratje in sestre mladoletnega voznika, za kar pa morajo pisno soglašati starši, skrbniki ali rejniki. Vloga spremljevalca se razlikuje od vloge učitelja vožnje, ki poučuje kandidata za voznika in je tudi odgovoren za varnost vožnje. Spremljevalec pa ne poučuje. Spremlja mladega voznika, ob tem pa pravno formalno ne odgovarja za njegovo ravnanje. S svojo prisotnostjo usmerja vožnjo in skrbi, da vožnja poteka varno (Internet 3).*

²⁴ *V Avstraliji so leta 2002 izvedli raziskavo, ki je pokazala, da je največ mladih udeleženih v prometno nesrečo v soboto (25 %), v petek (23 %) in nedeljo (15 %) (Smart in drugi 2005, 4).*

Pri pripravi in prenovi programov namenjenih mladim, bi bilo poleg statističnih podatkov ogroženosti mladih v prometu, dobro upoštevati tudi spoznanja strokovnjakov o ravnanju mladih v prometu, rezultate raziskav, ki so bili pridobljeni s pomočjo prometne psihologije in zakonodajo ter represivne ukrepe policije.

Oblikovanje ustreznih ter hkrati varnih stališč pa je dolgoročen proces, ki temelji na ustreznih prometnih vzgoji, ki poteka od začetkov šolanja do opravljanja vozniškega izpita. Na spreminjanje stališč pa je moč vplivati s posebnimi akcijami. S temi posameznimi akcijami lahko vplivamo na spreminjanje stališč, zlasti o posameznih problemih ali ukrepih (varnostni pas, čelada, predpisana hitrost). Za celovit pozitiven odnos do varnosti v cestnem prometu pa so potrebne načrtne aktivnosti v daljšem obdobju (Internet 2).

2.5.2 Vožnja, identifikacija in modelno učenje

Prometno okolje je hkrati tudi socialno okolje, to pomeni, da v situacijah na cestah ni dovolj, da upoštevamo samo voznikovo osebnost. Hkrati moramo upoštevati tudi socialni prostor voznikovega življenja. Pomembni so tudi odnosi z drugimi ljudmi oziroma z voznikovo družbeno vlogo kot voznika.

Na mlade ljudi ima velik vpliv skupina, ki ji posameznik pripada²⁵. Torej njegovi vrstniki. Rezultati nekaterih raziskav so pokazali, da vpliv vrstnikov oblikuje norme, po katerih se ravna voznik. Posameznik se mora prilagoditi obnašanju, ki ga sprejema njegova skupina. Če mu to ne uspe, bo lahko deležen posmeha, norčevanja in celo izključitve (Moore 1997, 59).

Po mnenju Makaroviča (1983, 41) se mladi v vrstniških skupinah naučijo identifikacije z dano družbeno skupino. Vrstniki mu svetujejo, ga spodbujajo in usmerjajo njegova zanimanja ter s tem vplivajo na preoblikovanje vrednot, ki jih je dobil od družine. Predstavljajo pomemben vir, ki mu daje motive za določena dejanja in po katerem se zgleduje s svojim vedenjem, stališči in načeli. Vladajo tudi določena pravila, ki so v

²⁵ V raziskavi, ki jo je opravil avstralski raziskovalec, je za raziskovanje omenjenih vprašanj razvil »lestvico voznikove vloge«. S to lestvico je raziskal voznikov odnos do predpisov, vživljanje v vlogo drugih (pešca, drugega voznika ipd.) in vpliv vrstnikov. Anketiranci, ki niso upoštevali prometnih predpisov in niso imeli sposobnosti vživljanja v druge, so bili zelo podvrženi vplivu vrstnikov (Polič 1984d, 14).

nekaterih pogledih strožja kot družinska, vendar jih mladi lažje sprejmejo, ker ga ne potiskajo v položaj otroka. Mladi se z vrstniki počutijo ugodno, čutiti pa je tudi nekakšno tekmovalnost in željo po dokazovanju in primerjanju. Posameznik se uči prenašati poraze in s tem se kaže tudi želja po ponovnem poskušanju biti uspešen. To je nekakšen socialni trening, ki mora voditi k zelenemu cilju, ki je sožitje z drugimi (Žmuc–Tomori 1983, 117–119).

Vplivi vrstnikov na voznika so lahko tako pozitivni kot negativni. Če nekdo pod vplivom vrstnikov vozi tvegano in nevarno, popiva pred vožnjo, zakaj ne bi bilo tudi obratno. Z vplivom na spremembo stališč skupine, kateri mladi voznik pripada, se lahko doseže sprememba stališč posameznih pripadnikov skupine. S tem se lahko spremeni tudi posameznikovo vedenje. Stališča mladega voznika so odvisna od njegove potrebe po tem, da ga njegova skupina sprejema medse. Drugi, kot so starši in učitelji, lahko svarijo, vendar mladostnik ne bo spremenil stališča, ki se ne ujema s stališči njegove skupine, ker bi to pomenilo, da bi moral biti drugačen od drugih v skupini. Njegova stališča so odporna proti svarilom in vplivom staršev, učiteljev in policije, ker so ukoreninjena v vrstniški skupini (Polič 1984d, 14–15).

Posnemanje je ena od preprostih oblik učenja. Modelno učenje se začne že pri otrocih. To učenje pa zahteva najmanj dve osebi, opazovalca in model.²⁶ Model lahko predstavljajo starši, vrstniki (živ model) ali pa simbolni modeli, kot so junaki iz risank, knjig itd. Modelno učenje posameznika nauči agresivnosti, soočanja s stresom, obvladovanja samega sebe, miselne in motorične sposobnosti in spretnosti (Stražišar 2001, 103). Pomembno pri modelnem učenju in tem, ali se bo posnemovalec vedel tako kot model, je ustrezna motivacija. Motivacijo pa predstavlja nagrada ali kazen, ki jo prejme model (Musek 2005, 83).

Opravljen je bil raziskava o tem, kaj anketiranci menijo o slovenskih voznikih in o svojih starših kot voznikih. Rezultat ankete je pokazal, da imajo anketiranci slabo

²⁶ *Bandurova teorija se imenuje teorija socialnega in socialno–kognitivnega učenja, poudarjen je pomen interakcije med okoljem in posameznikom. Albert Bandura je leta 1963 s pomočjo otrok izvedel raziskovanje posnemanja agresivnega vedenja. V igralnico je namestil lutko, ki se je vedno postavila pokonci potem, ko jo je kateri podr. To lutko je eksperimentator pred skupino otrok močno pretepel. Nato so otokom dali možnost, da se sami igrajo z lutko. Z lutko so bili nasilni, celo natančno so posnemali nekatere kretnje eksperimentatorja. Otroci iz kontrolne skupine se niso vedli tako nasilno do lutke (Kompore in drugi 2001, 102).*

mnenje o slovenskih voznikih. Njihovo mnenje je bilo, da pogosto vozijo pod vplivom alkohola, prehitro, neprevidno prehitvevajo in ne spoštujejo prednosti pešcev. Rezultati ocenjevanja lastnih staršev pa so pokazali drugačno sliko. Na splošno je bila vožnja zelo dobro ocenjena, malo slabša ocena je bila pri kategoriji vožnja pod vplivom alkohola. Idealiziranje vožnje staršev lahko najdemo v varnejši vožnji, ko imajo starši v avtomobilu svoje otroke. Verjetno, da takrat vozijo počasneje in bolj previdno (Žlender in drugi 1996, 73–74).

Izraelska univerza Bar–Ilan je opravila novo raziskavo na področju mladih voznikov, s katero so ugotovili, da je vožnja mladega voznika zelo podobna načinu vožnje njegovih staršev²⁷. Mnenje mnogih je, da se otroci v najstniških letih začnejo učiti o načinu vožnje, vendar je to glede na rezultate raziskave zmotno.

Po mnenju dr. Orit Taubman Ben–Ari se otroci učijo o vožnji celotno njihovo otroštvo. Ugotovljeno je bilo, da obstaja močna povezava med načinom vožnje mladega voznika in spolom starša, ki je enak njegovemu. Torej fantje skušajo posnemati očetov način vožnje. Močne povezave pa je bilo možno zaznati tudi med načinom vožnje matere in načinom vožnje hčerke. Torej, če mama vozi umirjeno in previdno, obstaja verjetnost, da bo hči vozila enako. In če je očetov način vožnje agresiven in nepremišljen, obstaja velika verjetnost, da bo sin imel enak slog vožnje.

Kot je bilo že omenjeno, se otroci učijo načina vožnje od svojih staršev veliko prej, preden sami sedejo za volan. Najbolj močna vez pa se je kazala med očetom in sinom ter materjo in hčerko. Način vožnje očeta (mame) zelo močno vpliva na način vožnje sina (hčerke). Torej sin (hči) posnema način očetove (materine) vožnje.

Obstajala je velika verjetnost, da imajo starši, ki so se opisovali kot nestrpni, hitri, nepremišljeni vozniki, otroke, ki so se v intervjuju opisali enako. In tudi starši, ki so se opisali kot previdni in strpni vozniki, imajo otroke, ki so o sebi imeli enako mnenje.

²⁷ Študija je bila opravljena v 174 družinah v Izraelu (Kaplan Sommer 2005).

V raziskavi so opravili tudi anketo.²⁸ Odgovore so razdelili v štiri skupine:

- a) nepremišljeni in razposajeni vozniki,
- b) nestrpni vozniki,
- c) jezni in sovražni vozniki,
- d) potrpežljivi in previdni vozniki.

Pri nepremišljenih in razposajenih voznikih so ugotovili, da ne upoštevajo varnih vozniških norm, iščejo vznemirjenje in napetost med vožnjo. Radi vozijo hitro, tekmujejo, nepravilno prehitevajo druge voznike, pogosto vozijo, ko so omamljeni. Nestrpne voznike pri vožnji vodjo čustva živahnosti in napetosti. Pri voznikih, ki so jih uvrstili v skupino jezni in sovražni vozniki, so opazili razdraženost, jezo in sovražnost. Vsa ta čustva se izražajo med vožnjo z dejavnostmi, kot so preklinjanje, trobljenje, »blendanje« drugim voznikom. Potrpežljivi in pazljivi vozniki vozijo prilagojeno vožnjo, so pazljivi, potrpežljivi, vljudni in upoštevajo prometne predpise (Kaplan Sommer 2005).

Že pri otrocih pa je moč zaznati, da posnemajo like, prikazane na televiziji, kajti le-ta spodbuja igro posnemanja (Erjavec in Volčič 1999a, 34). Otroci ravno tako posnemajo osebe, ki se pojavljajo v njihovem okolju. Iščejo svoje vzornike (Erjavec in Volčič 1999b, 65).

Na mlado občinstvo mediji ne vplivajo neodvisno od izkušenj v krogu družine in šolskih, prijateljskih izkušenj. V dobi odraščanja imajo največji vpliv mnenjski voditelji v otroških in mladinskih skupinah. Učinek medijev je dolgoročen, in sicer v smislu nakopičene usmerjenosti do družbene realnosti (Erjavec in Volčič 1999b, 29).

V obdobju odraščanja predstavlja problem to, da mladostniki verjamejo oglaševalcem in oglasom, ki jih predstavljajo. Ravno tako odrasli zamenjujejo igralce z vlogami, ki jih igrajo. Mnogi od njih verjamejo televizijskemu dogajanju v takšni meri, da ne morejo sprejeti idej, ki so v nasprotju z idejami, predstavljenimi na televiziji. Med mladimi je

²⁸ Anketa Univerze Bar-Ilan je bila opravljena med mladimi vozniki, ki so prihajali iz srednjih šol, visokih šol in univerz ter iz skupnosti. Vprašalnike so dobili tudi njihovi starši. Končni vzorec je obsegal 238 mater in hčerk ter 237 očetov in sinov (Kaplan Sommer 2005).

zelo priljubljen film *2 fast 2 furious* (Prehitri in predrzni), ki prikazuje nezakonite cestne dirke, drage, hitre avtomobile in adrenalinske vožnje (Erjavec in Volčič 1999b, 66).

Petrovec (2003, 9) v svojem delu omenja raziskave Potterja, ki je dokazal neposreden vpliv medijskih vsebin na dejanja v družbenem okolju. Ko so se določene nasilne medijske vsebine pojavile na nekem televizijskem programu, je bilo čez čas na tem območju moč opaziti povečanje resničnega nasilja na tem območju.

3 RAZISKAVA

Problem voziških navad mladih voznikov v Sloveniji je zelo slabo raziskan. Predvsem je revna teoretična podlaga. Največkrat omenjeni avtorji, ki so se poglobili v navade mladih za volanom so Polič, Pavšek in Žerjav. Večina literature pa je iz časa 80-tih. Zato sem poskušala pridobiti nekaj novejše podatke s pomočjo intervjuja, ki bi lahko razsvetlili današnja razmišljanja mladih.

RAZISKOVALNA METODA

Odločila sem se, da v svoji diplomski nalogi naredim manjšo raziskavo, ki je približek kakovostne raziskave, in sicer za metodo globinskega intervjuja. Za le-tega sem se odločila, ker nudi poglobljen način spoznavanja intervjuvanca in njegova stališča, vedenja, motive in predvsem vedenja v prometu. Le-ta bi mi samo z opazovanjem ostala neznana. V prilogi je načrt intervjuja in nekaj transkriptov opravljenih intervjujev. Vseh prepisov ne bom priložila v prilogo, predvsem zaradi praktičnih razlogov, kajti njihov obseg bi obsegal več kot 200 strani.

Globinski intervjuji so bili delno strukturirani, torej sem odprta vprašanja vnaprej pripravila. Izvedla sem 33 intervjujev z mladimi vozniki, starimi od 20 do 29 let, oz. z eno in pol letno do 11-letno voziško izkušnjo. Izbrala sem jih zaradi teme moje naloge. Predvsem pa sem želela, da bi bili intervjuvanci demografsko različni, zato sem pri izboru respondentov gledala na spol in izobrazbo, kar pomeni, da sem imela 19 ženskih in 14 moških respondentov, od tega šest žensk z višjo izobrazbo, sedem z nižjo izobrazbo in šest študentk ter pet moških z višjo izobrazbo, pet z nižjo izobrazbo in štiri študente.

Vsebinski načrt je deduktiven. Z njim sem skušala naknadno preveriti zveze, ki so omenjene v uvodnem teoretičnem delu. Z majhnim številom intervjuvancev pa nisem dosegla analitične zasičenosti in vzorec ni reprezentativen ter nima posploševale vrednosti. Vendar pa sem dobila boljši vpogled in okvirno podobo voziških navad mladih. Demografske lastnosti bom v analizi navajala zgolj zaradi »ilustrativnega« in ne statističnega pomena.

POTEK IZVAJANJA INTERVJUJA

Z respondenti sem bila vedno v neposrednem stiku, ki mi je omogočil pridobiti čim bolj relevantne informacije. To mi je omogočilo, da sem razjasnila vsakršne nesporazume ali nerazumevanje, ali prekinila oddaljevanje od teme. Vsi intervjuji so bili posneti. Nekateri so imeli s tem probleme in so bili predvsem na začetku vznemirjeni, trudili so se govoriti zborna slovensko, se popravljali in spraševali, ali lahko uporabijo določene besedne zveze. Kasneje je pogovor stekel bolj tekoče, predvsem ko jim je bilo kakšno vprašanje zanimivo, ali pa ko sem se dotaknila teme, ki je za njih predstavljala dobro ali slabo izkušnjo in so predvsem želeli povedati svoje mnenje.

Intervjuvanje kandidatov je potekalo v različnih krajih: v njihovih domovih, v prostorih fakultete, v prazni gostilni in v mojem domu. Intervjuje sem izvajala po predavanjih, po službi, največkrat v popoldanskem času in ob vikendih. Trajali so v povprečju od 30 minut do ene ure in pol, kar je bilo predvsem odvisno od gostobesednosti respondenta. Kot sem že omenila, so vsi intervjuji potekali na štiri oči. Dodam pa naj še, da je bilo v prostorih fakultete prisotnih nekaj oseb, ampak samo kot mimoidoči, ki pa niso vplivali na potek komunikacije.

3.1 ANALIZA INTERVJUJEV

Predstavitev rezultatov bo potekala po tematskih sklopih po katerih so potekala tudi vprašanja. Za vsak tematski sklop sem namreč imela določena vprašanja. Poleg tega pa bom predstavila tudi demografske skupine in nekaj značilnosti, ki se pojavijo za določeno skupino, kar pa ne moremo posploševati, ampak lahko vzamemo kot način razlage dobljenih rezultatov.

3.1.1 Avtomobil kot statusni in identitetni označevalec

Danes lastništvo avtomobila nima več tolikšnega pomena, ker ga ima lahko že vsak. Pomembne so postale razlike med znamkami avtomobilov. Kupci se odločajo med različnimi znamkami avtomobilov. S tem, ko kupec izbere določeno znamko avtomobila, poveže svoj družbeni položaj z ustrežno znamko in vrsto avtomobila. Pomembnejši kot je položaj, večji, dražji in močnejši avto je lahko izbrani avtomobil.

Vsem so poznane prestižne znamke kot so Jaguar, Mercedes itd. Kljub temu pa se dogaja, da si nekateri lastniki avtomobilov ustvarjajo lažni navidezni položaj. Voznik športnega avtomobila je lahko tipičen nešportnik. Opaža pa se tudi trend nakupovanja manjših avtomobilov. Razloga sta predvsem vse gostejši promet in drago gorivo (Polič 1984a, 14–15). Da bi zvedela več, sem intervjuvancem postavila vprašanja: »Kakšen avto imate in kaj je bil razlog izbora?«, »Kakšen avto bi imeli radi? Zakaj?«, »Kakšen avto ne bi hoteli imeti?«.

Med intervjuvanci je znamka avtomobila zelo različno razporejena. Eden izmed največkrat omenjenih razlogov izbora avtomobila določene znamke je finančni razlog. Kot je dejala intervjuvanka: »... *Hm, imam Cliota. Razlog pa je bil denar. Takrat trenutno ni bilo denarja za boljšega.*« Ta razlog se je pojavil tako pri ženskih kot moških voznikih. Ta razlog so navedli vsi moški intervjuvanci z visoko izobrazbo, medtem ko se pri študentih sploh ne pojavi. Prav tako pogosto pa se pojavlja kot razlog izbora oblika avtomobila oziroma všečnost, ki pa prevladuje pri ženskih voznicah, ne glede na izobrazbo ali dolžino vozniškega staža. Kot razlog izbora, pa se poleg omenjenih najpogostejših dveh pojavljata tudi ohranjenost vozila – pri moških z nižjo izobrazbo ter nasvet staršev – pri ženskah z nižjo izobrazbo in študentkah. Kot je dejala intervjuvanka z nižjo izobrazbo: »*Ja, imam Fiat Punto grande. Ej, ne vem kaj mi je blo (smeh). Po moje zaradi fotra. On me je prepričal za ta avto.*« Ostali razlogi, ki jih je moč razbrati iz intervjujev, pa so: preglednost, velikost, varnost, udobnost, okretnost, prostornost, kvaliteta, majhna poraba in ohranjanje vrednosti avtomobila.

Na vprašanje o tem, kakšen avto si želijo, so intervjuvanci odgovarjali zelo različno. Vendar je v odgovorih možno zaslediti nekaj ponavljajočih se značilnosti. Med ženskimi intervjuvankami se pogosto kot želja pojavi majhen avtomobil. Najpogosteje ga je moč zaslediti med višje izobraženimi intervjuvankami, z izjemo ene, ki si želi določen tip avtomobila, in sicer Nissana Quasqai ali VW Tourana. Kot razlog, zakaj si želijo majhen avto, navajajo lažje parkiranje. Medtem se je pri 14 intervjuvanih moških želja po majhnem avtomobilu pojavila le enkrat. Druga najpogostejša želja pri ženskih voznicah, neodvisno od izobrazbe in dolžine vozniškega staža, je želja po varnem, lepem in všečnem avtomobilu. Odgovori treh od šestnajstih intervjuvank, vse tri imajo nižjo izobrazbo, pa se razlikujejo od zgoraj naštetih želja. Odgovor ene izmed njih sem že omenila, pri drugi se pojavi želja po športnem vozilu z vsemi dodatki in pri tretji

želja po terenskem vozilu. Pri moških se pojavi želja po določenih znamkah avtomobila, ki so zelo raznolike: Renault, Audi, Mercedes, VW, BMW, Citroen, Porsche, Mini Moris. Navajajo pa tudi ostale želje, ki so povezane z določeno znamko. Naj omenim tri najpogosteje omenjene znamke: Renault, WV, Audi. Znamko Renault so povezali z varnostjo, lepoto oblike, varčnostjo, lahkotnostjo, mehkobo, sodobnostjo ... WV in Audi pa z lepim dizajnom, kvaliteto, vzdrževanjem vrednosti na trgu, »hudim strojem« ... Podobni odgovori se pojavijo pri moških študentih in najmlajšemu izmed tistih z najnižjo izobrazbo. Njihova starost se torej giblje med 22. in 24. letom, kar jih uvršča med pet najmlajših intervjuvancev. Vseh pet ima podobne želje, in sicer po »spedenanem avtomobilu«, »hudemu stroju«, dobrih zvočnikih. *»Imel bi Porscheja. Zato, ker je močan, športen, pa hiter ... Pa frajerski, pa najhitrejši.«* Zakaj pa si želijo tak avto, je pogojeno z razlogom uživanja in da so, kot pravijo, »frajerji«.

Najpogosteje je neželja po velikem in športnem avtomobilu izražena predvsem pri ženskah. Kot pravi intervjuvanka z višjo izobrazbo: *»Nikol, ampak res nikol ne bi vozila res kakih dragih, novih pa ful dobrih avtomobilov ... ne bi se odločila tud za velike avtomobile. Ne maram ostrih linij ...al pa kaki terenci ... sicer so mi ful lepi sam se neb usela vanga pa ga furala pa če je ne vem kaj ... a, no go.«* Praviloma si ženske z nižjo izobrazbo želijo velike in ne majhne avtomobile. Kot razlog za to navajajo, da tak avto nima dovolj velikega prtljažnika in ni varen. Ostali odgovori pri intervjuvankah imajo zelo širok razpon. Ne želijo si avtomobilov znamk Škoda, Fiat, Hyundai, »katre« in korejskih avtomobilov. Prav tako si ne želijo močnih, nizkih avtomobilov in avtomobilov, ki niso varni, ki imajo ostre linije in so predragi. Podobne odgovore o neželjenih znamkah najdemo tudi pri moških intervjuvancih. Korejski, kitajski, ruski avtomobili in avtomobili znamk Hyundai in Škoda so najmanj zaželeni. Študentje pa so odgovorili, da ne bi hoteli imeti starega avtomobila. Medtem ko višje izobraženi intervjuvanci ne bi želeli imeti avtomobilov znamke Golf, karavanov in zelo velikih avtomobilov, pa nižje izobraženi intervjuvanci ne želijo športnih in dragih avtomobilov in avtomobilov znamke Porsche.

Iz podanih odgovorov lahko zaznamo značilnosti, ki se pojavljajo pri izbiri avtomobila. Finančni razlog je namreč najbolj pomembna smernica pri izbiri avtomobila in vodilo za odločitve za določeno znamko. Pomembno vlogo igrata tudi všečnost in oblika avtomobila. Nekateri se odločijo na podlagi ohranjenosti avtomobila ali glede na nasvet

drugih. Lahko pa zasledimo tudi značilnosti pri tem kakšen avto si intervjuvanci želijo. Ženske so izrazile predvsem željo po majhnem avtomobilu, ki je dober predvsem zaradi lažjega parkiranja. Obenem pa si želijo tudi varen in lep avtomobil. Ne želijo pa si športnih in velikih avtomobilov. Moški dajejo večji pomen znamki avtomobila. Želijo si predvsem avtomobile določenih znamk, hkrati pa si ne želijo imeti avtomobilov nepriljubljenih znamk.

Ker imajo danes znamke avtomobilov in njihov izgled velik pomen za posameznike, sem želela temo razširiti še na sam izgled avtomobila, pri tem pa me je zanimalo kako izgled poškodovanega vozila vpliva na mladega voznika. Avto naj bi kazal materialni presežek voznika in hkrati estetiko, ki jo zahteva določen status, ki ga voznik ima ali hoče imeti. Če se naslonim na Kurdija (2000), je čist, vzdrževan in ohranjen avto znak dobrega ugleda. Zato sem respondente povprašala še o navadah pri vzdrževanju vozila in dodatnem opremljanju vozila.

Na vprašanje, ali bi se po manjšem trčenju še naprej vozili s poškodovanim avtomobilom, je večina intervjuvancev, ne glede na spol ali višino izobrazbe, odgovorilo, da se ne bi vozili s poškodovanim avtomobilom, razen če bi bila poškodba zelo majhna in izrazito vidna. Pričakovala sem predvsem, da bodo ženske imele največ motivov in željo po čimprejšnjemu popravilu avtomobila. Prav vseh šest deklet z višjo izobrazbo je to tudi potrdilo. Kot je dejala ena: *»Ne se ne bi. Prvič ni dobro, da se voziš s takim avtomobilom, drugič mi je pa nerodno, če bi me drugi spraševal, kam sem se zaletela, čeprav bi se kdo drug zaletel vame.«* Se je pa pri ostalih najpogosteje pojavil odgovor »odvisno od velikosti trka«. Med moškimi intervjuvanci so samo študentje odgovorili enotno, da bi se nekaj časa vozili s poškodovani avtomobilom, če le-to ne bi vplivalo na vožnjo in dokler ne bi dobili denarja za popravilo. Ostali so odgovorili, da odvisno od stopnje poškodbe, da bi se zagotovo vozili s poškodovanim avtomobilom, da bi bila nadaljnja vožnja odvisna od tega, kje bi bil trk in kako velika bi bila poškodba.

Naslednje vprašanje se je nanašalo na kakšen način skrbijo za svoj avto netehnično, in kako pogosto pospravljajo in operejo avto ter ali želijo imeti vedno urejen avto. Ta tri vprašanja sem združila zato, ker je večina intervjuvancev na vprašanje »Kako skrbite za svoj avto netehnično?«, odgovorilo, da ga čisti in opere, le en intervjuvanec je dejal, da

skrbi za avto netehnično preprosto s tem, da ga vozi. Odgovore sem razdelila po spolu, ker sem pričakovala razlike, ki bi pokazale, da ženske bolj skrbijo za svoj avto, ga bolj pogosto čistijo in hkrati tudi želijo imeti urejen avto, medtem ko naj bi moški svojo skrb za avto podrejali predvsem potrebam in jim čistoča avtomobila ne bi pomenila veliko. Intervjuvanke z višjo izobrazbo so na zastavljeno vprašanje odgovorile, da avto pospravijo in operejo le po potrebi. Izmed šestih intervjuvank jih je pet dejalo, da želijo imeti urejen avto, da se bolj počutijo v urejenem avtu in da imajo rade, da je avto čist. Vendar jim to naj ne bi vedno uspevalo, predvsem zaradi časovne stiske. Eni intervjuvanki pa ni pomembno ali je avto urejen. Kot pravi: *»Ah kje. Moj avto je tak ... čist na free varianto. Mogoče ne bi bilo slabo, če bi bil bolj urejen, samo se mi res ne da ... Če pa se že zgodi, da koga peljem zraven pa mal nazaj zmečem al pa na tla (smeh) ...«*. Odgovori študentk in deklet z nižjo izobrazbo pa so zelo raznoliki. Intervjuvanke z nižjo izobrazbo dajejo večji poudarek čiščenju kot intervjuvanke z višjo izobrazbo. Odgovarjale so namreč da avto čistijo po potrebi, vendar si želijo imeti vedno urejen avto in da čistijo avto zelo pogosto, in sicer tedensko ali na 14 dni. Ob tem pa so izrazile po čistem in urejenem avtomobilu. Študentke so podale zelo zanimive odgovore. Dve sta dejali, da čistita avto po potrebi, ena pa ga čisti mesečno. Ena študentka avtomobila sploh ne opere, to delo opravljajo drugi, ena pravi, da čisti avto vsako nedeljo, ker avto izraža njeno osebnost, ena pa je dejala, da avto samo poseša, opere pa ga ne, ker je pranje avtomobila moško delo. Pri moških intervjuvancih ni nobenih značilnosti po izobrazbi, le študentje imajo enake odgovore. Velik poudarek dajo na čiščenje, kar pomeni, da čistijo tedensko ali na vsake 14 dni. Ostale intervjuvance pa lahko razdelim v dve skupini. Ena skupina (trije intervjuvanci) čisti avto zelo pogosto, druga (šest intervjuvancev) pa ne da veliko na čistočo avtomobila. Razpon odgovorov prve skupine, kako čistijo, je da avto pozimi vozijo v avtopralnico, poleti pa ga operejo sami, da ga čistijo na vsake 14 dni in skušajo imeti vedno urejen avto. Odgovori druge skupine pa nakazujejo na skromno čiščenje (pozimi se spere sol zaradi rje, poleti opere dež; očistijo trikrat letno in ni pomembno, da je vedno čist, čistijo zelo redko in ko je avto res že zelo umazan).

Na zastavljeno vprašanje o individualizirani opreми v avtomobilu je velika večina intervjuvancev odgovorila enako. Trideset intervjuvancev od vseh 33 je namreč odgovorilo, da ne želijo imeti nobene individualizirane opreme. Zanimivo je, da so ženske predvsem odgovarjale, da nimajo nič, razen obeska ali kakšno igračko. Ta

obesek ali igračka pa naj bi bila za srečo in varnost. Poleg tega je bil razlog za neodobravanje »dodatne opreme«, da naj bi bil to kič, je grdo in nepotrebno, neuporaben okras, se jim ne »dopade« ali ga ne marajo. Dve intervjuvanki z nižjo izobrazbo pa sta odgovorili pritrdilno, in sicer ena ima okrasne tablice, okrasne brisalce, druga pa odgovarja, da ima dodatke, in da brez tega ne gre. Torej potrebno je omeniti, da je razumevanje individualizirane opreme med intervjuvanci zelo različno. Večina jih je odgovorila negativno, nato pa so obrazložili, da imajo obeske in igračke za srečo, dežnik, robčke ipd. Le-to naj po njihovem mnenju ne bi spadalo pod individualizirano opremo. Tudi moja analiza se je navezovala na to in zato sem kot individualizirano opremo vzela le dodatke, ki so v neposredni povezavi z samim avtomobilom. In v povezavi z omenjenim, le trije intervjuvanci spadajo v kategorijo tistih, ki jo imajo. Poleg dveh žensk z nižjo izobrazbo, jo ima še en moški z nižjo izobrazbo. Slednji našteje dodatke od platišč, spojlerjev, podaljškov, športnega izpuha, naknadno vgrajenih xenon žarometov, električnega strešnega okna in prostoročnega telefoniranja na podlagi bluetooth. Kot pravi ima dodatke zato: »... *Da izgled avtomobila ni povsem vsakdanji, marsikakšen dodatek je tudi stvar prestiža ...*«. Ostali so odgovorili, da nimajo nobenih dodatkov, ker je to tako »bedno«, je neumnost, moti med šofiranjem, je nesmiselno zapravljanje denarja, je »šminkarija«, je »krancanje« in da se lahko tudi kako drugače »kažeš«.

Torej individualizirana oprema naj bi za nosilce predstavljala potrebo, lep zgled in stvar prestiža. Pomembne so predvsem razlike, ki nas ločijo od ostalih. Vendar, če sklepam na podlagi danih odgovorov, intervjuvanci ne posvečajo velike pozornosti dodatnemu opremljanju svojega avtomobila, morda samo kakšen obesek, igračka, ki predstavlja nekakšen amulet za srečo in varnost. Na ostalo opremo gledajo kot na nepotrebno, motečo, ki je za nekatere tudi neokusna. Moti jih tako pri drugih kot tudi pri sebi. Tudi čiščenju avtomobila ne posvečajo veliko svojega časa. Največ jih je odgovorilo, da čistijo predvsem zaradi potrebe, vendar pa si vozniki kljub temu želijo imeti čist avtomobil. Tako naj bi lažje vozili. Po manjšem trčenju bi večina intervjuvanih popravilo poškodovano mesto na svojem avtomobilu. Pri tem so poudarili, da bi pri odločitvi ali bi in kdaj popravili poškodovan avtomobil pretehtalo predvsem to, kje bi bilo mesto poškodbe in kako velika je le-ta.

3.1.2 Vpliv razpoloženja na način vožnje

Navade, spretnosti in znanje so rezultat učenja. Od teh imajo najširši pomen navade. Navada je oblika naučenega odzivanja, ki je razmeroma nespremenljivo in poteka gladko. Tako se na primer navadimo premikati prestavo iz ene hitrosti v drugo, navadimo pa se tudi sloga vožnje. Navada poteka skoraj avtomatično in je nasprotna pojmu smotrne akcije. Označuje jo tudi znižana pozornost. Pretežni del človekovih dnevnih dejavnosti sestoji iz navad. Mnoge se razvijejo že v ranem otroštvu, kasneje pa nastanejo tiste, na katerih temelji poklicna spretnost npr. vožnja (Baloh in drugi 1983, 9).

Človek je osebnost, ki je neponovljiva in neodvisna ter enkratna. Vsi ljudje pa si niso podobni, ampak se v različnih položajih in različnih obdobjih tudi različno vedejo.

Poznamo več tipov voznikov, nekateri so neodločni in obotavljivi, drugi spet drzni in divjaški, tretji oprezni in previdni. So vozniki na cesti, ki si želijo velikih hitrosti, so vozniki, ki imajo radi počasno vožnjo. Posameznik si po nekem času vožnje izoblikuje individualen način vožnje, ki je lasten samo njemu. Seveda ne odstopa v celoti od načina vožnje drugih, vendar se vsaj v malenkostih razlikuje od sloga vožnje drugega voznika. Z izkušnjami in starostjo se torej spreminja posameznikov slog vožnje, ki je lahko drugačen od dneva do dneva, odvisno pač od voznikovega razpoloženja, počutja in zdravstvenega stanja (Baloh in drugi 1983, 44–45).

Tako kot se posamezniki vedejo za volanom, se vedejo tudi v vsakdanjem življenju. Voznik se lahko na cesti znebi svoje neprepoznavnosti ali pa se skriva v svojem vozilu in si ob tem sprosti svoje čustvene napetosti. Vprašanja, ki sem jih zastavila so: »Ali vozite drugače, če ste dobre ali slabe volje in zakaj?«, »Ali kakšen dan vozite hitreje oz. počasneje in zakaj? ter »Ali imate svoj slog vožnje?«, » Kako bi ga opisali?«.

Intervjuvanci so na vprašanje ali njihovo razpoloženje vpliva na način njihove vožnje, oz. ali vozijo drugače takrat kadar so slabe oz. dobre volje odgovarjali na različne načine. Pet intervjuvank in štirje intervjuvanci so odgovorili, da razpoloženje ne vpliva na način njihove vožnje. Kot pravi ena od intervjuvank: »... *mislim, da razpoloženje nima vpliva na mojo vožnjo. Morda je moja vožnja bolj odvisna od morebitnih*

sopotnikov.« in intervjuvanec: *»Vozim vedno kakorkoli že vozim. Zmeraj vozim enako.«* Odgovori ostalih, kako vozijo kadar so dobre volje, so bili različni. Voznice so svoje razpoloženje opisovale bolj podrobno in različno. Ko so dobre volje, vozijo bolj umirjeno, počasi, bolj osredotočeno; so bolj potrpežljive, vozijo bolj dinamično in poslušajo glasno glasbo; vozijo z užitkom in bolj »lepo«, bolj previdno, strpno in bolj samozavestno, včasih malo hitreje. Vozniki pa so svojo vožnjo, ko so dobre volje, opisovali kot normalno, in da vozijo bolj hitro, vendar še vedno varno in ne prehitro.

Slaba volja pa v voznicah zbudi željo po hitri vožnji, kot pravi ena izmed intervjuvank: *»... ker znam koga poslat kam, komu potrobit ... V bistvu mam raj, da se vse mal hitrej premika, ne pa da se čakamo in se počas vlečemo ... me dost več stvari hitreje spravi iz tira. Bi lahko rekla, da kadar sem slabe volje vozim mal hitrej ...«.* In bolj razmišljajo med vožnjo, vozijo manj skoncentrirano in tudi manj tolerantno do drugih voznikov, brez užitka, manj »lepo«, raztreseno, neprevidno in bolj agresivno. Nekatere pa so odgovorile, da rade vozijo počasneje, če so žalostne.

Nasprotno pa vozniki, pod vplivom slabe volje, vozijo veliko počasneje, bolj jih motijo napake drugih voznikov in urejenost cestišč ter v vožnji ne tolerirajo drugih voznikov. Kot je rekel intervjuvanec: *»... absolutno me motijo vsi na cesti in ves pesek, ki je na njem. Ob tem se spomnim na cestarje, ki ves dan popivajo po gostilnah, namesto da bi se posvetili svoji službi ...«.*

Iz celotnega nabora odgovorov o vožnji voznikov, ko so ali slabe ali dobre volje, lahko opazimo značilnost skupine o načinu vožnje pri dobrem razpoloženju ali pri slabem razpoloženju. O načinu vožnje pri dobrem razpoloženju bi lahko rekli, da je vožnja: bolj strpna in umirjena, vozijo bolj previdno, bolj samozavestno, upoštevajo prometne predpise, manj jih motijo napake drugih voznikov. Za slabo razpoloženje voznikov je značilna bodisi hitra vožnja ali zelo počasna vožnja, manj skoncentrirana vožnja, agresivnost, nestrpnost, napadalnost pri vožnji ter netoleriranje napak drugih voznikov.

Iz navedenega je mogoče razbrati, da vozniki slabe volje opisujejo predvsem svoj slog vožnje in napake ostalih voznikov v prometu. Pri tem ne obsojajo svoje vožnje, ko vozijo prehitro in neučakano. Predvsem obsojajo druge, ki vozijo prehitro, agresivno in so neučakani. Kot pravi ena od voznic: *»... če ti ugasne avto, če pri zeleni takoj ne*

spelješ, trobijo, mahajo, kakšen pa še kakšno sočno pripomne ...«. Svojo vožnjo pa so opisovali le kot manj skoncentrirano, manj pozorno, poudarjali pa so tudi slabše reagiranje in nestrpnost do napak ostalih.

Postavljeno je bilo tudi vprašanje o tem, če kdaj vozijo počasneje ali hitreje. Med dekleti sta samo dve odgovorili, da vozita vedno enako, in sicer vedno po predpisih. Med ostalim naborom odgovorov je moč spoznati, da na hitrost vožnje nekaterih deklet vpliva čas. Največkrat ponovljeni odgovor, ne glede na izobrazbo ali starost, je bil, da vozijo hitreje, če se jim mudi. Ena izmed njih je rekla: *»Vpliva pa na mojo hitrost vožnje definitivno čas, ki ga imamo na voljo, da pridem iz točke A v točko B. Ponavadi mi časa primanjkuje, zato velikokrat vozim prehitro.*«. Prav tako pogost odgovor pa je, da je hitrost vožnje odvisna od razpoloženja, in sicer voznice rade vozijo hitreje, če so dobre volje (več je že bilo povedano). Posamezne intervjuvanke z nižjo izobrazbo pa so omenile še nekaj razlogov za hitro vožnjo, in sicer je ena dejala, da vozi hitreje, ko je zaspana, ena, da vozi hitreje, če je prazna cesta in slednja, da vozi hitreje, če je sama v avtu.

Počasno vožnjo pri voznicah je največkrat moč opaziti, ko so vremenske razmere slabe. Omenile so tudi razpoloženje, in sicer slaba volja povzroči počasnejšo vožnjo. Ena pa je izrazila pogosto zaskrbljenost in nesigurnost na cesti, zaradi česar vozi počasi.

Vsi intervjuvanci moškega spola so našli vzroke in razloge za hitro ali počasno vožnjo. Nihče ni odgovoril, da je njegova vožnja vedno enaka, oziroma da vozi vedno po prometnih predpisih. Najpogostejši razlog za hitro vožnjo je pomanjkanje časa, in sicer vozniki radi *»stopijo po gasu*«, ko se jim mudi. Drugi največkrat omenjen razlog pa je razpoloženje voznika, in sicer so odgovorili, da vozijo hitreje, če so dobre volje, eden pa je rekel, da vozi hitreje, če je jezen. Ostali omenjeni razlogi pa so bili še, da je hitrost odvisna od vremenskih razmer, da vozijo hitreje, če je *»dobra cesta*«, če so sami v avtu, zaradi potrebe po sproščanju adrenalina, in če jim, kot pravijo *»preprosto zapaše*«. Vozniki največkrat upočasnijo vožnjo, če so slabe volje. Poleg največkrat omenjenega razloga, so bile omenjene še slabe vremenske razmere in morebitna prisotnost sopotnika. Dva intervjuvanca pa sta odgovorila, da nikoli ne vozita počasi. Kot pravi eden izmed njih: *»O počasnejši vožnji nimam kaj povedat, saj jo pri sebi ne opažam ...*«.

Najpogostejši dejavniki, ki vplivajo na hitrost vožnje, so tako pri moških kot pri ženskih intervjuvancih, ne glede na izobrazbo ali dolžino vozniškega staža, čas, in sicer zamujanje ter razpoloženje voznika, in sicer dobro, pozitivno razpoloženje. Najpogostejši razlog za počasnejšo vožnjo je pri obeh spolih, ne glede na dolžino vozniškega staža, enak, samo vrstni red je obrnjen. Pri intervjuvankah počasni vožnji največkrat botrujejo slabe vremenske razmere in nato slabo razpoloženje. Pri moških pa je obratno, in sicer največkrat omenjajo slabo razpoloženje, temu pa sledijo vremenske razmere in prisotnost sopotnika (kar pri ženskih voznicah ni nikoli omenjeno).

Na vprašanje o slogu vožnje je večina intervjuvancev odgovorilo, da ima svojevrsten slog vožnje. Pri tem jih je nekaj imelo težave pri opisovanju svojega sloga vožnje, kar je bilo opazno predvsem pri moških intervjuvancih. Nekateri namreč svoj slog prilagajajo glede na okolje (vožnja na avtocesti, po naselju ...) in ostale okoliščine (vremenske razmere, prisotnost sopotnika ipd.). Dva pa sta odgovorila, da nimata svojega sloga vožnje ali ga ne poznata (študentka in voznik z nižjo izobrazbo).

Intervjuvanke so jasno izrazile kakšen je njihov slog in ga niso pretirano opisovale: drži se prometnih predpisov in vozi varno; ima slog, ki je zelo dinamičen in hiter; je »skulirana« voznica, ki vozi z levo roko in premalo gleda v desno ogledalo; pozorna in previdna voznica, ki se drži prometnih predpisov, torej naj bi bila dobra voznica; počasna voznica; pazljiva voznica, ki vozi po prometnih predpisih, vendar prepogosto vozi samo z levo roko; ima slog s pogostimi hibami; strpna v prometu in vozi po prometnih predpisih; vozi dinamično in posluša glasbo; drži se pravil; ima ekonomičen slog; umirjen slog; kulturn in normalen slog; je dobra voznica, ki uživa v vožnji in posluša glasbo; mirna voznica brez preklinjanj; mirna voznica in včasih nespretna; neprevidna voznica, ki se pogosto pogovarja po telefonu; povprečna in strpna voznica. Kot lahko vidimo, se je nekaj voznic opisalo kot dobre voznice, prav tako pa jih nekaj meni, da niso ravno dobre voznice in so v prometu nespretni in neprevidni.

Intervjuvanci so svoj slog vožnje opisovali bolj barvito in manj redkobesedno kot ženske: vozi na avtocesti sproščeno, z eno roko, po mestu bolj previdno, z obema rokama na volanu; vozi z eno roko, spremlja promet in okolico vendar ne opazuje ostalih udeležencev v prometu; tolerant in umirjen slog – nedeljski tip voznika; vozi malo hitreje, agresivno vendar previdno, malo živčno in odvisno od avtomobila, ki ga

vozi; varen, tekoč in zbran slog in je dober voznik, vendar kdaj tudi naredi napako; volan drži z eno roko, drugo ima na »šalthebru« (menjalnik); pozoren na cesti, ko so napovedane policijske represivne akcije in ima slog prirejen razmeram na cesti; na avtocesti mora vse prehiteti; fleksibilen slog in umirjen voznik, vendar včasih izgubi živce; dinamičen in »frfota« ter hiter slog; vozi varno in zanesljivo; umirjen slog; vozi z eno roko in umirjeno, včasih živčen zaradi drugih na cesti.

Iz nabora podatkov v sklopu vprašanj v tem poglavju lahko sestavim ohlapno kategorijo voznikov, ki naj bi zajemala širi tipe voznikov:

1. Previdni in dobri vozniki: spoštujejo prometne predpise, so mirni in kulturni na cesti, so pozorni na promet in so tolerantni ter strpni. V to skupino je uvrščenih največ intervjuvancev in se ne ločijo po spolu, izobrazbi ali dolžini vozniškega staža.

2. Ležerni in dinamični vozniki: vozijo dinamično in sproščeno, uživajo v vožnji, poslušajo glasbo in pogosto vozijo samo z eno roko. V tej skupini so predvsem intervjuvanke z višjo izobrazbo in ena z nižjo izobrazbo. Študentk v tej skupini ni. V tej skupini so tudi moški iz vseh treh skupin (ne glede na dolžino vozniškega staža).

3. Nespretni in neprevidni vozniki: so nespretni v vožnji in neprevidni. Delajo napake v prometu in med vožnjo opravljajo moteča in nedovoljena opravila. V tej skupini sta dve študentki in ena intervjuvanka z nižjo izobrazbo. Noben izmed moških se ni uvrstil v to skupino.

4. Agresivni in hitri vozniki: vozijo zelo hitro, agresivno, prehitevajo ostale voznike v prometu, hitro postanejo nervozni zaradi počasne vožnje drugih. Tudi v tej skupini so intervjuvanci tako z visoko kot z nizko izobrazbo in tudi študenti. Ni pa moč v to skupino uvrstiti nobene izmed predstavnic intervjuvanih žensk.

Kljub vsem tem medsebojnim razlikam imajo nekatere skupine voznikov toliko skupnih značilnosti in podobnosti v načinu vožnje, da lahko govorimo o vrstah in tipih voznikov. Tako kot lahko po značaju delimo na dobre, slabe, stanovitne in omahljive osebnosti, razlikujemo tudi dobre in slabe voznike. Mnoge skupne značilnosti imajo

mladi vozniki v nasprotju s starimi vozniki, začetniki vozniki se namreč vedejo za krmilom drugače kot izkušeni vozniki (Baloh in drugi 1983, 44–45).

3.1.3 Stereotipno dojetje drugih voznikov

Varnost vožnje v cestnem prometu je močno odvisna od izkušenj voznika. Izkušnje pa so odvisne od števila prevoženih kilometrov, dolžine vozniškega staža, kakovosti, spretnosti, potrebnih za izvajanje tehnike vožnje in obvladovanje cestnoprometnih razmer v različnih razmerah vožnje (podnevi, ponoči, v megli, na poledenelem cestišču itd.) ali v različnih okoljih (v naselju, zunaj naselja) (Baloh in drugi 1983, 12).

Vsak udeleženec v prometu ostalim udeležencem nekaj sporoča, in sicer lahko na ustrezen ali neustrezen način. Hkrati je lahko to sporočilo vzeto pravilno ali nepravilno. Da bi ugotovila, kakšni so slovenski vozniki po mnenju intervjuvanih, sem zastavila vprašanja: »Kakšni so vozniki pri nas? in »Kdo so dobri in kdo slabi vozniki?«. Po Muskovi raziskavi se nacionalni stereotip Slovencev, da so v povprečju bolj introvertni, da so v povprečju dokaj storilnostno naravnani, marljivi in disciplinarni ter da so neagresivni, ponižni in premalo samozavestni narod, samo delno potrjuje. Potrjuje se relativna introvertiranost Slovencev. Nikakor pa podatki niso potrdili predstave o pohlevnosti in pasivnosti Slovencev. Podatki so prej pokazali ravno obratno. Slovenci so v povprečju več kot dovolj agresivni, željni neodvisnosti, uveljavitve in potrditve. Ta težnja pa se morda prikrije v introvertnosti zadržanosti, hkrati pa se izrablja v egoizmu in pomanjkanju čuta za sodelovanje (Musek 1994, 74–76). Kakšni pa so vozniki pri nas? Ali lahko raziskavo Muska navežemo tudi na vedenje slovenskih voznikov?

Intervjuvanci so opisali voznike zelo barvito in gostobesedno in bili ob tem kritični: divjajo, vozijo prepočasi, so nestrpni, živčni, izsiljujejo, so nesproščeni, napeti, neučakani, naduti, »nekulturni osli«, odvisno iz katere regije prihajajo, slabi, prehitevajo čez polno črto, arogantni, neprevidni, dobri, ne upoštevajo pravil, katastrofalni, povprečni, tečni, trobijo, grozni, preklinjajo, agresivni, potrpežljivi, v redu, ne radi pomagajo, ne ustavljajo pešcem, nesramni, blendajo, vozijo po predpisih, kot da so edini na cesti, »mečkarji«, previdni, »pol mrtvaki«, objestneži, »ziheraši«, nevzgojeni, nevarni, prehitri, trapasti, »bebcici«.

Največkrat omenjeni opis slovenskega voznika je, da je nestrpen. To se je najpogosteje pojavlja tako pri moških intervjuvancih kot pri ženskih intervjuvankah. Intervjuvanec z višjo izobrazbo je dejal: *»Težko je reči kakšni so v splošnem, zdi se mi, da je veliko voznikov za volanom zelo agresivnih. Trobijo, blendajo, ne ustavijo pešcem, ko prečkajo cesto ... Bi rekel, da so vozniki pr nas dokaj nestrpni.«* Nato se opis začne deliti po spolu. Na drugem mestu pri ženskih intervjuvankah je več opisov hkrati, in sicer da so neprevidni, divjajo ter izsiljujejo, in da je predvsem odvisno od regije kakšni so vozniki. Moški neprevidnosti in odvisnost od regij sploh niso omenili, izsiljevanje in divjanje, oz. prehitra vožnja pa je bila omenjena le enkrat. Na drugo mesto pri moških intervjuvancih se je uvrstil pozitiven opis, in sicer, da so Slovenci dobri vozniki. Da so slovenski vozniki dobri vozniki, so ženske omenile dvakrat.

Tekom intervjuja sem poskušala priti do definicije, kdo je dober in kdo slab voznik, zato sem tako vprašanje postavila intervjuvancem. Nedvomno so po njihovem mnenju najslabši vozniki starejši in mladi vozniki oz. začetniki. Ženske so še poudarile, da so problematični predvsem mladi fantje, ki se radi kažejo pogumne, so neprevidni, imajo željo po dokazovanju ter tisti, ki naj bi bili preveč samozavestni. Ena intervjuvanka je dejala: *»Ja, najslabši so itak tisti, k majo šele par mesecev izpit, torej začetniki, k še ne vejo kako se pametno pa hitr odzvat v določenih situacijah ... bl je tko, da preizkušajo svoje meje pa si včasih mal prveč upajo. Predvsem tipi ... da ne bo pomote.«* Moški so poudarili, da so slabi vozniki starejše ženske, ki naj bi predvsem vozile prepočasi: *»... ker kar nekaj mencajo, kot da vozijo po jajcih ... al se peš al pa ne, sam ne delat gužve na cesti, ker enim se mudi na primer na šiht, domov k ljubici ...«*, je dejal intervjuvanec. To ugotovitev zagovarjajo vsi intervjuvanci, razen študentje. Po mnenju slednjih so vsi vozniki dobri in slabi, niso vsi talenti, vožnja pa je odvisna predvsem od posameznika. Poleg tega so slabi vozniki tisti, ki ne upoštevajo pravil, ki uživajo alkohol pred vožnjo, so agresivni, nestrpni, nepazljivi in dekoncentrirani.

Na vprašanje, kateri so dobri vozniki, so se intervjuvanci strinjali, da so dobri tisti vozniki, ki imajo veliko izkušenj, kar pa so moški dopolnili še s starostno omejitvijo, ki naj bi bila od 25 do 45 let. Na drugo mesto pa se je uvrstil podatek, da je dober voznik tisti, ki dobro pozna prometne predpise in jih tudi upošteva. Poleg teh lastnosti so omenili še, da je dober voznik tisti, ki spremlja promet, je hiter pri vključevanju, potrpežljiv, ne izsiljuje, ne skopari s svetlobnimi signali in vozi enakomerno. Študentje

so dejali, da so dobri vozniki tisti, ki ne komplicirajo in vedo kako ukrepati. Če se naslonim še na vprašanje o slabem vozniku, lahko ugotovimo, da so študentje najmanj opredeljeni in kot sta dejala dva izmed njih, da so vsi vozniki dobri in slabi in da niso vsi talenti. Ženske so dodale še podatke, da so dobri vozniki nesebični vozniki, vozniki z bontonom in tisti, ki so strpni, normalni, umirjeni, potrpežljivi, pazljivi, kar pa je redkost v slovenskem prometnem okolju.

Najslabši vozniki naj bi bili po mnenju intervjuvancev starejši vozniki in mladi vozniki oz. začetniki. Intervjuvanke so rade poudarjale, da predstavljajo velik problem v varni vožnji predvsem mladi fantje. Moški pa so dejali, da so najslabše voznice starejše ženske, ki prepogosto vozijo prepočasi.

Vožnja je odličen primer, ki naj bi jo starejši vozniki opravljali uspešno, čeprav s starostjo nekatere komponente uspešnega funkcioniranja začnejo upadati. Čeprav so mnenja glede tega različna, pa je vendarle opaziti razlike med starejšimi vozniki in ostalo populacijo voznikov. V prometu se starejši vozniki sicer dobro znajdejo, ko pa pride do situacije, ki zahteva hitro razmišljanje in reflekse pa pogosto klonejo. Se pa skušajo ogniti težkim situacijam kot so hitra vožnja, vožnja v težkih pogojih (ponoči, prometnih konicah ipd.) (Hakamies–Blomqvist in drugi 1999, 576).

Po mnenju intervjuvancev naj bi bili poleg starejših slabi vozniki tudi vozniki začetniki²⁹. Voznik začetnik ima opravljenih le nekaj ur voženj v prometu, le-te pa je opravljal v spremstvu inštruktorja in v okolju, ki ga dobro pozna. Izkušeni voznik pa ima prevoženih že veliko kilometrov, od tega jih je veliko prevozil tudi na nepoznanih cestah. Vendar na podlagi tega ne moremo zaključiti, da vsak voznik, ko opravi določeno število ur samostojne vožnje, v popolnosti obvlada prometno situacijo. To pomeni le, da mora voznik začetnik določene gibe izvesti zavestno in posvetiti veliko časa nekaterim opravilom (speljevanje z vozilom, razvrščanje vozila pred semaforjem), medtem ko jih izkušen voznik opravi rutinsko (Internet 3).

²⁹ Voznik začetnik ima težave tudi ob veliki količini informacij, ki jih sprejema med vožnjo, kajti ne zna jih pravilno razvrščati kot bolj pomembne in manj pomembne (npr. zaradi informacije, ki jih dobiva s panojev in reklam, ki se nahajajo ob cesti, bo zlahka spregledal prometni znak (Internet 3).

Razlika med vozniki začetniki in ostalimi je izkušnost. Učenci v avtošoli, ki zaključijo tečaj so razmeroma uspešni vozniki. Večina jih ima občutek za dejansko optimalno hitrost³⁰.

Na samem začetku se še zavedajo svojega neznanja, zato svoje skromno vozniško znanje uskladijo s prometno situacijo in razmerami na cestišču. To je obdobje, ki začetniku nudi negotovost in je čas prilagajanja. Kakor hitro si pridobijo malo več samozavesti in gotovosti za volanom avtomobila, se vožnja začetnikov občutno poslabša. Začne se čas preizkušnje vozniških zmožnostih, v katerem prihaja do številnih zmot in napačnih ocen. Neizkušen voznik nekatere dejavnike med vožnjo precenjuje, druge podcenjuje, mnogih pa sploh ne zazna ali jih ne pozna. Navadno preveč tvegajo, zlasti pri prehitevanju. Slabo ocenjujejo hitrost vozil, dolžino zavorni poti, pogosto ne poznajo niti lastnosti avtomobila, ki ga vozijo. Z leti in s številom prevoženih kilometrov si voznik pridobi tako imenovano prometno zrelost in ustrezne izkušnje (Baloh in drugi 1983, 12–13).

Na drugi strani pa naj bi bili dobri vozniki, vozniki z veliko izkušnjami v vožnji. Poleg tega so moški intervjuvanci to lastnost dobrega voznika dopolnili še s starostno mejo, ki naj bi bila nekje od 25. do 45. leta starosti.

Ob tem je potrebno opozoriti še na ostale udeležence v prometu in ne samo na voznike avtomobilov. Tako kolesarji kot pešci želijo biti enakovredni ostalim voznikom. Njihovo srečevanje na današnjih cestah pa je neizogibno. Pešci naj bi zanemarjali svoje obveznosti in naj bi se neprimerno vedli. Kolesarjev pa je vedno več in vztrajno vozijo svojo pot.

Največjo nevarnost vozniku, poleg njega samega, predstavljajo ostali udeleženci v prometu, kot so kolesarji, motoristi, tovornjakarji ali vozniki drugih avtomobilov. Ob tem sem postavila vprašanja: »Kakšno mnenje imate o voznikih tovornjakov, motorjev?« ter »Kakšno imate mnenje o kolesarjih in pešcih?«.

³⁰ »Optimalna hitrost vozila je hitrost, ki jo dopuščajo vsi subjekti in objektivni dejavniki prometnih razmer. Ustrezati mora torej voznikovim sposobnostim, znanju, psihofizičnemu stanju in počutju, kakor tudi značilnosti vozila, cestišča, vremenskimi in podnebnimi ...« itd. (Baloh in drugi 1983, 12).

Odgovori v zvezi z zastavljenim vprašanjem o kolesarjih so bili zelo pestri in v večini kritični. Odstopali so predvsem študenti. Njihovo mnenje je, da je kolo najboljše prevozno sredstvo, so »zakon«, kolesarji so ogroženi in ostali so preveč agresivni do njih, eden izmed njih obsoja tiste, ki se spravljajo na kolesarje. Le eden meni, da pa bi bilo dobro, če bi bili malo bolj osvetljeni. Kot pravi študent: *»Ogrožena vrsta. Vsi se nekaj spravljajo na njih, meni pa je ta način potovanja najljubš.«* Tudi študentke imajo podobno mnenje. Tri od njih imajo o kolesarjih zelo dobro mnenje, s pripombo, da vozijo preveč v gručah. Dve sta odgovorili, da ju kolesarji zelo motijo, in da jih ne marata. Vsi ostali, tako ženske intervjuvanke z visoko in nizko izobrazbo kot moški intervjuvanci z visoko in nizko izobrazbo, kritizirajo, njihovo vožnjo v gručah in vzporedno vožnjo, ki onemogoča varno prehitevanje. Poleg tega ne vozijo po kolesarskih stezah, vozijo po sredini ceste, so premalo previdni, povzročajo zastoje, vijugajo po cesti, slabo vozijo, niso pozorni na ostale udeležence v prometu, »kure na kolesih«, so nesramni. Ena intervjuvanka je povedala: *»Predn sem dobila izpit sem se mal čudla, zakaj grejo kolesarji voznikom tok na živce, no zdej vem. Vozjo se po sred ceste, pa se hudič še umaknt noče ... zakaj majo roke tud ne vejo, kr zavijejo takrat k njim paše, ne da bi sploh kej, ma vsaj približn nakazal kam misljo it.«* Podobni so bili tudi odgovori v zvezi s pešci, ki so po mnenju študentov ogroženi. Ostali intervjuvanci se strinjajo, da je pešačenje »dobro prevozno sredstvo«. O pešcih imajo tudi sicer dobro mnenje. Nekateri očitajo pešcem, da premalo uporabljajo kresničke, in da so na cesti premalo vidni. Ena izmed njih: *»Ponoč, recimo, se lepo mirno sprehajajo po cesti brez kresničk in človeka opaziš šele, ko si čist pri njemu ... Eni kr čez rdečo hodjo al pa par 100 metrov stran od prehoda. Se mi zdi, da si starejši še največ upajo.«* Poleg tega, da ne hodijo po pločnikih, prepočasi hodijo čez prehode ali sploh ne prečkajo na prehodu, so »slepe kure«, »kure«, ki hodijo kot da ne vozijo avtomobilov, so nesramni, premalo previdni, se ne menijo za avtomobile, le eden izmed njih pa je mnenja, da so slovenski pešci zelo kulturni pešci.

Postavila sem podobno vprašanje, le da se je to nanašalo na tovornjakarje in motoriste. Mnenja o voznikih tovornjakov so bila različna in jih lahko razdelim glede na izobrazbo intervjuvancev. Odgovori so odvisni od izobrazbe intervjuvancev. Po mnenju moških in žensk z visoko izobrazbo naj bi bili vozniki tovornjakov strpni in zelo izkušeni ter kulturni. Le ena od intervjuvanka je v intervjuju povedala, da se boji, če vozi za polno naloženim tovornjakom. Ena izmed njih je povedala: *»Ja, vozniki tovornjakov. V mislih*

mam vedno, da so dobri vozniki ... O tovornjakarjih imam dobro mnenje.» Najbolj kritične so študentke, katere menijo, da bi bili vozniki tovornjakov lahko bolj previdni, so prehitri, si preveč privoščijo in se ne umaknejo hitrejšim vozilom. Študentje imajo na splošno dobro mnenje o njih, le eden je dejal, da je večina voznikov tovornjaka »perverznežev«. Intervjuvanci z nižjo izobrazbo so bili bolj razdeljeni. Nekateri imajo o njih slabo mnenje (izsiljujejo, trobijo, so »glavni« na cesti – »King of road«, vozijo prehitro, vzamejo si preveč prostora na cesti in ovirajo promet, so nesramni, izsiljujejo, so neumni, neodgovorni, povzročajo zastoje, brezbržno prehitevajo) drugi pa dobro mnenje (so kulturni in vredni spoštovanja). Kot je dejal eden izmed njih: »Vozniki tovornjakov so zelo pogosto nesramni in ne spoštujejo osebnih vozil, ki so veliko hitrejši od njih in jih izsiljujejo. Imam več slabih izkušenj z vozniki tovornjakov, ko sem bil udeležen v situacije, ko bi zaradi izsiljevanja tovornjaka, bil kmalu udeležen v prometno nesrečo ...«

V zvezi motoristov je bila večina intervjuvancev, ne glede na spol in izobrazbo zelo kritična., Pozitivno mnenje sta izrazila samo dva, ki pravita, da naj bi bili motoristi »čist OK« in imata z motoristi samo dobre izkušnje. Drugače pa je prevladovalo mnenje, da vozijo prehitro (»divjajo«, »norijo«). Poleg tega je bilo najbolj pogosto izraženo mnenje, da vzbujajo strah, se »šopirijo«, nepravilno prehitevajo, izsiljujejo ter vozijo po sredini, da so nepremišljeni, da se radi »kažejo«, »šopirijo« in s tem izzivajo nesrečo. Ena intervjuvanka je dejala: *»Divjajo po cesti, večkrat vozijo v škarje, prehitevajo po nepotrebem, pred semaforjem sploh ne čakajo za avtomobilom, se vrivajo. Skratka so, kako naj rečem, predrzni, predrzni vozniki. Ni čudno, da je toliko motoristov mrtvih.«*

Odgovori na vprašanje o kolesarjih pri nas so bili zelo pestri in so imeli v večini negativen prizvok. Večina je bila namreč mnenja, da so nepozorni na cesti, preveč drzni in ne upoštevajo prometnih predpisov. Nekateri so dejali, da so premalo vidni, tako kot so menili za večino pešcev. So namreč mnenja, da pešci premalo uporabljajo odsevna telesa. Veliko pohval so dobili vozniki tovornjakov, ki naj bi bili dobri in izkušeni. Bile pa so tudi kritike, ki so se nanašale na to, da prepogosto hupajo in predvsem, da zavzemajo prevelik del cestišča. Najbolj kritični so bili intervjuvanci do voznikov motornih vozil. Le-ti naj bi prepogosto vozili prehitro, brez upoštevanja prometnih predpisov in mnogokrat preveč držno.

3.1.4 Otežena komunikacija z drugimi vozniki

Nekateri vozijo slabo samo občasno, za druge voznike pa je neprevidna ali agresivna vožnja dokaj vsakdanji slog. Kaj naredi slabega voznika? Slabemu obnašanju voznikov pogosto botrujejo čustvene, značajske, vedenjske in druge osebne motnje. Motnje pri voznikih so lahko prehodne (nenaspanost, opitost, raztresenost, žalost itd.) ali trajne (neprijetne temperamentne in značajske lastnosti, čustvene in vedenjske težave kot posledica napačne vzgoje, kronična tesnoba in nervoznost).

Kaj je dober voznik? Človek, ki suvereno obvlada svoje vozilo oz. tehniko vožnje, ki jih zna uspešno izvajati tudi na težavnih terenih in v neugodnih vremenskih razmerah. Pozna vse prometne znake, predpise in pravila varne vožnje. V prometu spoštuje druge voznike, se prilagaja njim in svojemu znanju, sposobnostim in drugim razmeram na cesti. Opisane niso vse značilnosti varne in učinkovite vožnje.

Za slabe voznike pa veljajo prav nasprotni značilnosti pri vedenju med vožnjo, kot sem jih opisala pri dobrih voznikih. Značilno je, da je tehnika vožnje slabega voznika pomanjkljiva. Rad se zavestno spušča v tveganja na cesti in v nevarne situacije. Pogosto je raztresen in zato je njegovo spremljanje dogajanja v prometu pomanjkljivo. Za krmilom je na splošno nediscipliniran, nevideven in nestrpen (Baloh in drugi 1983, 45–46). Da bi ugotovila mnenje intervjuvanih o neprimernem vedenju na cesti, sem zastavila naslednja vprašanja: »Ali si ogledate druge voznike, npr. pred semaforjem?«, »Vas zanima kdo so – spol, starost?«, »Kaj vas moti pri vožnji drugih?«, »Kaj razumete kot nesramno vožnjo, katera dejanja?«, »Kako si ponavadi razlagate prepočasno vožnjo drugih?«.

Kaj je za mlade nesramno vedenje? Odgovor na to vprašanje lahko poiščemo iz nabora odgovorov, ki sem jih dobila na zastavljeno vprašanje: kaj vas moti pri vožnji drugih? Kaj razumete kot nesramno vožnjo, katera dejanja? Največ intervjuvancev med vožnjo zmoti izsiljevanje prednosti. »Mislim, da kako izsiljevanje in prehitevanje za vsako ceno in na vseh mogočih in nemogočih mestih«, je dejal eden izmed njih. Nadalje pa so se začele kazati podobnosti po spolu, zato bom na podlagi tega predstavila rezultate glede na spol. Intervjuvanke, ne glede na izobrazbo, najbolj moti nepotrebno hupanje. Temu sledi prekratka varnostna razdalja in prehitevanje v ovinku oz. prehitevanje čez polno

črto. Več kot dvakrat so bile omenjene še arogantnost, nesramnost, prepočasna vožnja in bliskanje z lučmi na avtocesti ter nestrpnost. Pri moških pa je drugo mesto zasedla prekratka varnostna razdalja. Temu sledi prepočasna vožnja. Več kot samo enkrat je omenjeno še nepotrebno trobljenje. To so najpogostejši odgovori glede na spol. Izobrazba pa pokaže značilnosti le pri višje izobraženih, kar pomeni, da tako moške kot ženske z višjo izobrazbo moti nepozornost na cesti, in da ne deluje sistem »zadrge«. Poleg omenjenih odgovorov je bilo omenjenih še nekaj manevrov, ki predstavljajo nesramno vožnjo: »sekanje ovinkov«, prevelika hitrost, neučakanost, nepozornost, obotavljanje, sprenevedanje, obupna vožnja po krožiščih, nervozna vožnja, neupoštevanje pravil, vožnja z meglenkami, ko ni megle, mahanje z rokami, kazanje nepotrebnih gest, preklinjanje, izzivanje, vožnja »v valovih«, prepočasno »obračanje« pri točenju goriva, nepotrebno blendanje, vožnja z dolgimi lučmi, nepravilno prehitevanje na avtocesti, počasno speljevanje, vožnja čez rdečo luč, objestnost, prehitevanje v škarje, nenadno zaviranje, nepravilno menjavanje vozniških pasov, ko prehitevalni voznik ob prehitevanju drugega voznika pospeši hitrost, prehitra vožnja, ko voznik prehit, nato vozi zelo počasi.

Mnogi intervjuvanci so dejali, da je počasna vožnja zelo moteča. Razlogov za le-to naj bi bilo zelo veliko. Pri ženskih intervjuvankah sta, ne glede na njihovo izobrazbo ali status, prevladujoča razloga za počasno vožnjo starost ali strah voznikov. Temu sledi neizkušenost ali pijanost voznika. Kot je dejala respondentka: *»Pomislim, da je starejši, da ma slabe reflekse, se ne upa pritisnit na gas. Ali mogoče pa je pijan ...«* Več kot enkrat pa so omenile še problem z avtomobilom, nepoznavanje cest in nesigurnost. Pri moških intervjuvancih sta vodilna razloga za počasno vožnjo voznikova visoka starost ali njegova vinjenost. Intervjuvanec z višjo izobrazbo je dejal: *»Mislim ali je tako star ali je bolan ali pa mu avto ne gre. Pa veliko je tudi pijanih, ki vozijo počasi, ker ne morejo bolj hitro (smeh).«* Temu pa sledi mnenje, da voznik vozi prepočasi, ker med vožnjo telefonira, ima strah pred vožnjo in »ni prisoten pri vožnji«. Drugačno mnenje od zgoraj navedenih imajo študentje. Njihovih odgovorov ni mogoče uvrstiti med odgovore ostalih. Pri njih prevladuje mnenje, da taki vozniki bodisi »spijo«, so »polži«, spolno občujejo med vožnjo ali doživljajo infarkt.

Na vprašanje, kako si razlagajo bliskanje z lučmi drugih voznikov, je večina intervjuvancev odgovorila enako, le vrstni red odgovorov je različen. Bliskanje z lučmi

drugih voznikov si intervjuvanci najpogosteje razlagajo, kot da gre za opozorilo na policijo, radar, da imajo neprižgane luči, imajo dolge luči, da gre za pozdrav. Kot je dejal višje izobraženi: *»Aja, no to, da me opozori, da so policaji kje v bližini ali je vozilo kje pokvarjeno na cesti ali je karambol. Lahko je tudi poznan pa pblendenda.«* Poleg najpogostejših treh odgovorov je s strani intervjuvank omenjeno še opozorilo na nepravilno prehitevanje in ovira na cesti. Dve dekleti pa v bliskanju z lučmi vidita negativno stvar. Ena ne ve, kaj je razlog bliskanja z lučmi, druga pa pravi, da je to nevljudno in izkazuje nespoštovanje. Tudi dva fanta to ne tolerirata, ker naj bi bilo blendanje nepotrebno, razen če gre za opozorilo na policijo. Intervjuvanci so omenili še, da gre pri blendanju morda za okvarjeno vozilo, nesrečo, da je nekaj narobe z avtomobilom, opozorilo na nevarno vozilo, na prepočasno vozilo, in da morda tablica visi iz odbijača.

»Ali si ogledate voznike npr. pred semaforjem«, je bilo eno od naslednjih vprašanj. Izmed vseh intervjuvank so samo tri odgovorile, da si jih nikoli ne ogledajo. Ostale so dejale: vedno pogleda, zelo rada gleda druge voznike, včasih in redko, obvezno pogleda kaj kdo vozi, pogleda, ker jo zanima spol in starost, včasih pogleda, če dolgo stoji, včasih čisto spontano, pogleda iz *»čistega firbca«*, kdaj pa kdaj pogleda, če se ustavijo vzporedno, rada opazuje in naredi scenarije o vsakem posebej, pogleda, če tisti voznik naredi kakšno *»bedarijo«*, pogleda, ker ni kaj drugega za počet. Pri moških z visoko izobrazbo je večina odgovorov negativnih, le eden izmed njih je pozoren na druge voznike. Ostali štirje so odgovorili z odločnim ne. Pri nižje izobraženih je tako število manjše. Samo dva si nikoli ne ogledata drugih voznikov, ostali trije pa so odgovorili, da pogledajo, če je v avtu *»dobro dekle«*, če je simpatična ženska in pogleda samo, kadar je v avtu ženska. Intervjuvanec je dejal: *»Ma na semaforju sam čakam zeleno, razen če se kakšna blondinka zasveti iz avta pogledam ... Ja še to, če je simpatična ji ponavadi pomaham ... kaj mi pa pokažejo nazaj pa ne povem ...«* Nižje izobraženi dajo poudarek na voznice, študentje pa na voznice in avtomobile: pogleda, ker ga zanima kdo je ustavil poleg njega, če je v avtomobilu ženska, pogleda in o vsakem *»sfantazira«* zgodbo, pogleda, če voznik, ki je poleg njega vozi *»hud«*, dober avto.

Poznamo več tipov voznikov, nekateri so neodločni in obotavljivi, drugi spet drzni in divjaški, tretji oprezni in previdni itd. So vozniki na cesti, ki si želijo velikih hitrosti, so vozniki, ki imajo radi počasno vožnjo. Posameznik si po določenem času voženj

izoblikuje individualen slog vožnje, ki je lasten samo njemu. Seveda ne odstopa v celoti od načina vožnje drugih, vendar se vsaj v malenkostih razlikuje od sloga drugega voznika.

Z izkušnjami³¹ in starostjo se torej spreminja posameznikov slog vožnje, ki je lahko drugačen od dneva do dneva, odvisno pač od voznikovega razpoloženja, počutja in zdravstvenega stanja (Baloh in drugi 1983, 44).

Iz skupka odgovorov v tem poglavju lahko razberem, da si večina intervjuvank ogleda voznike, ki so udeleženi v prometu. Moške pa lahko delim v dve skupini. Eni nikoli ne pogledajo ostalih voznikov, medtem ko ostali pogledajo, če je v avtu ženska voznica. Voznike pa med vožnjo največkrat zmoti izsiljevanje, kar smatrajo za zelo nesramno vožnjo. Ob tem naj bi slabi vozniki tudi veliko in nepotrebno hupali, imeli prekratko varnostno razdaljo ali vozili prepočasi. Kot slabo in motečo vožnjo smatrajo prepočasno vožnjo voznikov. Razlogi za njo naj bi bili predvsem starost, pijanost ali strah voznikov. Prav tako intervjuvanci smatrajo za nesramno dejanje v prometu nepotrebno bliskanje z lučmi, razen če ne gre za dober namen, kot je opozorilo na policijo, kakšno napako na vozilu ali preprosto za pozdrav.

3.1.5 Pomen voziškega izpita

V procesu učenja vožnje mladi skušajo preiti v odraslost. Za razliko od ostalih oblik prehoda kot je matura, vožnja predstavlja veliko možnosti za nesrečo ali celo smrt. Pri tem igra pomembno vlogo kultura, kajti znotraj nje se konstruirajo norme, vloge, veščine, s pomočjo katerih posameznik konstruira strategije za delovanje (Tilleczek 2004, 475).

V prehodu, ko mlada oseba opravlja voziški izpit, izraža svojo pripadnost skupnosti in vso svojo veljavo. Ob tem mora pokazati zahtevana teoretična in praktična znanja. Celoten potek je po predpisih, ki so za vse voznike enaki. Pridobijo potrebno novo znanje, ki jim služi v vožnji v nadaljnjem življenju. Postavila sem vprašanja: »Kakšna je

³¹ *Izkušnje pa so odvisne od števila prevoženih kilometrov, dolžine voziškega staža, kakovosti, spretnosti, potrebnih za izvajanje tehnike vožnje in obvladovanje cestnoprometnih razmer v različnih razmerah vožnje (podnevi, ponoči, v megli, na poledenelem cestišču itd.) ali v različnih okoljih (v naselju, zunaj naselja). Voznik mora vedeti, kako se bo odzval stroj, s katerim se vozi, kako delujejo zavore na različnih cestiščih in v različnih razmerah itd. (Baloh in drugi 1983, 12).*

bila izkušnja pridobitve voziškega izpita?«, »Kakšna je bila izkušnja prvega lastnega avtomobila?«, »V čem je bila ključna motivacija za pridobitev voziškega izpita ali za nakup lastnega avtomobila?«.

Izkušenj, ko so intervjuvanci pridobili voziški izpit, se spominjajo zelo različno. Za večino intervjuvancev je bila to super izkušnja, v redu, idealna, zelo zanimiva, »zakon«, dobra, pozitivna, zabavna, lep dogodek. Kot je dejala ena izmed intervjuvank: *»Nimam nobenih posebnih slabih spominov. Vse moje sošolke so delale izpit, zato sem šla tudi jaz. Bilo je zanimivo, ko smo primerjale vožnje, katera bo prej opravila izpit. Ja (smeh) hm in katera bo čim manjkrat padla. Ne vem ali sem imela znanje ali srečo sem vse naredila prvič«.* Ženske pa so izrazile tudi prisotnost nesamozavestnosti in strahu v začetku, ki pa sta z večjim številom prevoženih kilometrov tudi izginila. Dve intervjuvanki pa sta imeli slabo izkušnjo, saj je bila pridobitev izpita za njiju »nočna mora« ter zelo težka in naporna.

V zvezi z vprašanjem o izkušnji pridobitve prvega avtomobila, pa je večina intervjuvancev izrazila veselje. Kar nekaj, ne glede na spol, pa jih je povedalo, da sta se s tem, ko so dobili avto pojavili nova odgovornost in strah. Najprej so se počutili kot »carji«, potem pa so prišla bremena kot je registracija, stroški za bencin, zavarovanje ipd. *»Moram priznat, da sem imel strah. In točno se sedaj zavedam kako sem bil neizkušen in včasih nevaren voznik...«* je dejal intervjuvanec.

Na postavljeno vprašanje o motivacij za pridobitev voziškega izpita, so intervjuvanci odgovarjali zelo različno: ker je dobil službo, ker so delali vsi vrstniki, zato, da je neodvisen, samostojen, ker je rabil prevoz v šolo, v družini ni imel nihče izpita, želja po vožnji, da bi lahko lažje funkcioniral, da bi se lahko vozil v službo, ker je mama plačala, ker je to danes nuja, to je nujno zlo, če hoče voziti avto, rabi izpit, da se ne bi bilo treba več voziti z avtobusom, danes se pričakuje, da imaš izpit, pritisk drugih, domačih, bila polnoletna in zato je bil čas za to, svetovali so doma, prej ko ga bo naredila prej bo lahko vozila avto, želja po svobodnem gibanju. Če pogledam celoten nabor odgovorov lahko ugotovim, da je bil večini motiv za pridobitev izpita želja po samostojnosti in neodvisnosti. Temu sledi potreba voziškega izpita, da lahko funkcioniraš, deluješ v današnjem času. Sledijo raznovrstne potrebe, povezane z vožnjo (ni potrebna več uporaba javnega prevoza, želje po vožnji, svobodnem gibanju). Omenim pa naj še

motiv, ki se je pojavil samo pri dekletih, in sicer da se dandanes pričakuje, da ko dopolniš 18 let, da opraviš izpit za voziško dovoljenje. *»Poleg tega se danes skoraj pričakuje, da ima vsak človek voziški izpit. Ko sem delala sama voziški izpit, so ga delali tudi vsi moji sošolci, to se mi zdi je bila še večja motivacija, ker je vsak pričakoval, da ga boš šel tudi ti delat. Na nek način tudi pritisk drugih, ker se danes voziški izpit dojema kot nekaj nujnega...«* je dejala ena izmed intervjuvank.

Opravljanje voziškega izpita je za večino intervjuvanih vesela, dobra in zanimiva izkušnja, ki pa je prinesla novo odgovornost. Vendar so se strinjali, da je voziški izpit danes nuja, ki bi lahko predstavljala obliko inicijacijskega prehoda.

3.1.6 Svoboda, ki jo predstavlja avtomobil

Svoboden čas je prosti čas, ki si ga lahko posameznik oblikuje po svojih lastnih željah. Po besedah Sadarjeve (1991, 17) si lahko posameznik v tem času svobodno izbira svoje aktivnosti. Pomemben pogoj le-tega pa je »zaznana svoboda«. Tisti, ki si izbere določeno aktivnost v svojem prostem času, mora imeti občutek, da si je to aktivnost izbral sam, brez prisile. Ali mladi vozniki, ki sem jih intervjuvala, dojemajo svoj avto kot oviro ali lahko z njim lažje izbirajo svoje prostočasne aktivnosti? Ali jim avtomobil to tudi omogoča? Postavila sem naslednja vprašanja: *»Ali vas avtomobil kdaj v čem ovira?«, »Ste si po opravljenem izpitu v večji meri lahko izbirali svoje aktivnosti v prostem času?«*.

Odgovore na prvo od zgoraj navedenih vprašanj sem razdelila v štiri možne skupine. Skupine niso reprezentativne in so zgolj ilustrativne. Največ vprašanim avtomobil ne predstavlja **nikakršne ovire** in takšnih je 10 intervjuvancev. Devetim avto pomeni **finančno oviro**, kar pomeni, da je ovira, ko je potrebno avto registrirati, ob rednem servisu, registraciji in pri bencinu. *»Morebiti je avtomobil ovira le v finančnem smislu, ko si moram ob nepredvidenem popravilu prerazporediti finance, in seveda ob vsakoletni registraciji. Le takrat pomislim, da je avtomobil breme«,* je dejal intervjuvanec. Sedem je takih, ki pri avtomobilu zaznajo **prostorsko oviro** (pomeni, da jim avto predstavlja oviro pri iskanju parkirnega prostora). Eden izmed njih je dejal: *»V oviro mi je samo takrat, ko je treba parkirat in ga nimam kam zarint (smeh).«* **Ostale ovire**, na katere je opozorilo sedem intervjuvancev pa so: avto ga ovira pozimi, ko ga

nima kam dat, ovira ga, če zjutraj ne »vžge«, ko je premajhen za raznovrstne »igrice«, avto predstavlja oviro, ko si ga močno želiš in ga ne dobiš, ko je potrebno menjati gume ali nastaviti »ketne«, ko je velika »gužva« in bi bil prej, če si peš, ovira pri pitju alkohola, in ko povzroča skrbi, da ga bo kdo ukradel.

Po opravljenem voznškem izpitu si je večina intervjuvancev lahko v večji meri izbrala svoje prostočasne aktivnosti. Od vseh 33 so samo trije odgovorili, da se za njih po opravljenem izpitu ni nič spremenilo. Ostali so dejali, da so si lahko v večji meri izbirali svoje hobije, hodili v kino, po trgovinah, bili so bolj neodvisni, ponoči so lahko obiskovali zabave, bili bolj samostojni in niso bili več vezani na druge. Ena intervjuvanka je dejala: *»Ja itak ... kar naenkrat sm si lahko kej prvoščila. Ponoči grem mirno lahko kam vn al pa kadarkol mi zapaše. Polet na morje ... hočm sam to povedat, da se mi prej ni dalo vedno daleč hodt, zdej pa ni več problem ... Recmo, da mam zdej več družabnega življenja.«* Ko so opravili voznški izpit, so lahko hodili s kolegi na »fešte«, v veliki meri so si izbirali, kaj bodo počeli, lahko so hodili po gostilnah, lahko so se vozili samo za zabavo, v večji meri so lahko hodili na dopust in morje.

Avtomobil intervjuvanim ne predstavlja ovir, ampak jim prestavlja svobodo, ki jim omogoča, da si lažje izbirajo svoje prostočasne aktivnosti. Če avtomobil predstavlja obliko ovire je to predvsem v času večjih finančnih izdatkov, ki jih potrošijo za avtomobil, ali ko želijo parkirati avtomobil in ne najdejo prostega parkirnega mesta.

3.1.7 Vzor in vožnja

Nekatere raziskave so pokazale, da je večja možnost, da je mlad voznik udeležen v prometno nesrečo, če so poleg sovozniki. Chen in kolegi (2000) so to preverili s pomočjo podatkov o prometnih nesrečah v ZDA med letoma 1992 in 1997. Ugotovili so, da tveganje za nastanek prometne nesreče narašča sorazmerno z naraščanjem števila sopotnikov. Mladi naj bi doživljali velik pritisk s strani vrstnikov, kolegov in zato se izpostavljajo tveganim in/ali ilegalnim voznškim obnašanjem. Mladi vozniki vozijo starejše avtomobile, kar jih ponovno uvrsti v skupino prometnih nesreč s težjimi poškodbami (Smart in drugi 2005, 6).

Voznik naj bi se mnogokrat prilagajal vedenju, ki ga odobrava skupina, kateri pripada. To so predvsem njegovi vrstniki. Nekatere kompleksne oblike obnašanja se pridobijo na podlagi vzorov in modelov obnašanja, ki jih posamezniki opazijo pri drugih osebah. Agresivno vedenje je torej lahko posledica modelnega obnašanja. Pri učenju in oblikovanju vedenja imajo poseben pomen socialni in kognitivni procesi (Musek 2005, 83).

Da bi izvedela stališča intervjuvancev, sem zastavila naslednja vprašanja: »Če je v avtu družina ali par, kdo vozi?«, »Kdo vozi, če so v avtu prijatelji?«, »Ali kdo vodi vašo vožnjo? Komentira vožnjo?«.

Na vprašanje, kdo vozi avto, če je v njem družina ali partner, je večina intervjuvank odgovorila, da avto vozi oče. Kot je dejala intervjuvanka: »*Kadar je v avtu družina, ponavadi vozi oče.*« Drugače pa je možno zaslediti določen vzorec. Če je v avtu prisoten oče, ne glede na ostale člane družine (mama, intervjuvanka in brat), vozi oče, če v avtomobilu ni očeta, vozi brat, če ni njiju, vozi intervjuvanka. »Najmanjšo možnost« za vožnjo ima torej mama. Samo dve intervjuvanki sta odgovorili, da v vsakem primeru vozita sami.

Če pa je v avtu par, v večini primerov vozi moški, samo tri so odgovorile, da vedno vozijo one, če je poleg partner. Tudi odgovori ostalih intervjuvancev se ne razlikujejo. Nihče ni omenil, da bi, če je v avtu družina ali par, vozila ženska. Odgovori so bili, če je v avtomobilu družina, vozi oče, ali nasploh moški. Če je intervjuvanec v avtu s partnerko, vozi sam.

Drugačno situacijo od zgoraj navedene pa je mogoče zaslediti pri vožnji avtomobila v prisotnosti prijateljev. Na to vprašanje je največ intervjuvank odgovorilo, da če so v avtu s prijatelji, vozijo one (10 intervjuvank), nato jih je sedem odgovorilo, da je to, kdo vozi avto odvisno od tega, kdo je lastnik avtomobila, torej vozi tisti, od katerega je avto. Štiri intervjuvanke so odgovorile, da vozi partner (te štiri intervjuvanke spadajo tudi v zgoraj dve omenjeni skupini, kar pomeni, da vozi lahko on in/ali partner in/ali lastnik avtomobila). Drugače pa je bilo še omenjeno, da vozi najstarejši izmed prijateljev, najbolj priseben, tisti, ki ima vozniško dovoljenje, samo ona ne, najbolj trezen. Ena izmed intervjuvank je povedala: »*Če gremo s fešte vozi tisti, kater je po dogovoru*

(smeh) trezen. Drugače pa vozim sama ali tisti od katerega je avto.« Moški so v največjem številu odgovorili, da ob družbi prijateljev v avtu vozijo oni (sedem intervjuvancev), temu sledi odgovor, da vozi, kdor je najbolj trezen (štirje intervjuvanci). Sledijo odgovori kot so: vozi tisti, od katerega je avto, vsakič vozi drugi, kdor vozi normalno, moški in odvisno od poti in razdalje.

Eno izmed vprašanj je bilo ali kdo komentira vašo vožnjo? Da vožnje nihče ne komentira, je odgovorilo pet voznic, dve sta celo dejali, da dobivata same pohvale, in da sta izredno dobri voznici. Ostale pa so odgovorile, da nekdo komentira ali vodi njihovo vožnjo. Največ jih je odgovorilo, da njihovo vožnjo komentira partner. »... *Predvsem me opominja moj fant, ki mi skoz govori, kdaj naj zamenjam pas pa kdaj naj prehitim, pa da naj bremzam ... pa če mam špegle prav nastavljene ... sam sem se že navadla in ga kar preslišim.*« Temu sledi, da njihovo vožnjo komentirajo starši. Navedene odgovore najdemo v vseh treh skupinah intervjuvank, so pa le štiri intervjuvanke povedale, da jih to komentiranje staršev in/ali partnerja zelo moti. »*Prej sva se kregala zaradi tega komentiranja, ker mi gre res na živce to, zdej se je pa tud on že mal navadu, sam mu še vseen kdaj uide. Ko on voz tud jaz ne komentiram, tko da tud on ne rabi mene skoz neki opominjat ...*« Tri pa so dejale, da vožnjo kdo komentira, ko so prvič na kakšni cesti in ne vedo kam morajo iti ter jim dajejo napotke. Moški pa so v večini odgovarjali, da njihovo vožnjo nihče ne komentira. Eden je celo poudaril, da njegovo vožnjo ne sme nihče komentirati. Dva sta odgovorila, da vožnjo komentirata babica in mama, in da vožnjo obvezno komentirajo ženske. Eden izmed študentov je poudaril, da njegovo vožnjo komentira samo sosed.

Analiza odgovorov pokaže, da v primeru, kadar je v avtomobilu družina, praviloma vozi oče oziroma nasploh moški. Enako velja, če je v avtomobilu par. V tem primeru vozi partner. Ko pa je vprašanje naneslo na prijatelje, je večina intervjuvanih poudarilo, da takrat vozijo sami. Temu pa je po številu odgovorov sledilo, da v avtomobilu, polnem prijateljev, vozi lastnik avtomobila ali najbolj trezen izmed njih. Ženske so v večini odgovorile pritrdilno na vprašanje, ali kdo komentira njihovo vožnjo. Predvsem so poudarile, da so to njihovi partnerji. Medtem so moški zatrjevali, da njihove vožnje nihče ne komentira.

3.1.8 Razlike med spoloma, razlike v vožnji

Ali spol zaznamuje način vožnje? Ali se vožnja žensk in moških razlikuje? Pogost predsodek med moškimi je, da so ženske slabe voznice. Ženske se res da slabše spoznajo na tehnične zadeve pri avtomobilu in vozijo počasneje in bolj pazljivo, vendar ne povzročijo več prometnih nesreč kot moški, če pri tem upoštevamo število prevoženih kilometrov. Pri moških je moč opaziti tudi večjo željo po tekmovalnosti med vožnjo.³² Še en vidik v asimetričnosti, in sicer manifestivna moškost oz. moškost kot nastopaštvo. Ena od oblik je dokazovanje nevarnosti. V starem Rimu so moški, s tem da so si zavarovali svojo moškost, natančno ločili moške vrline od ženskih. Pri moških so bile zaželeno samo moške vrline, ki so izkazovale moškost. Moškost je drugi izraz za junaštvo, pogum, odločnost (Južnič 1993, 49–51).

Skozi življenje se učimo, da so nekatere oblike vedenja primerne samo za en spol. Drugi nas spodbujajo, da se tem spolnim vlogam prilagodimo. V naši družbi je primerno, da so dekleta bolj emocionalna, manj ekstrovertirana, bolj čustvena in manj agresivna³³ (Moore 1997, 57–58).

Razlika med spoloma se kaže tudi glede psihotocizma³⁴. Pri moških so mnogo bolj izražene lastnosti, ki tvorijo globalno dimenzijo psihotocizma. To so, poleg že omenjene maskulinnosti, še predvsem fizična agresivnost, dominantnost, avanturizem, težnja po manipuliranju z drugimi, drznost, netolerantnost, grobost itd. Psihotocizem je torej sestavljen iz pozitivnih in negativnih strani osebnosti, ki predstavlja togost in nezlomljivost, nasproti blagi, milini, »mehkobi« in prilagodljivosti na drugi strani.

³² Po podatkih opravljeni v raziskavi (Mencin Čeplak v Mihelj 2002, 178) so bile ugotovljene razlike med spoloma na področju tekmovalnosti. Anketirancem je bila postavljena trditev »rad/a tekmujem z drugimi«. 12,6% anketirank je na to trditev odgovorilo z oceno velja ali zelo velja, medtem ko je z isto oceno na trditev odgovorilo 30,4% anketirancev. Postavljena je bila tudi trditev rad/a sem bolj/a tekmecev. Na to trditev je pritrdilno odgovorilo 19,6% anketirank in 31,4% anketirancev. Ne smemo zaključiti, da so ženske manj nagnjene k tekmovalnosti, ali da imajo negativno mnenje o tekmovalnosti. Glede na podatke v raziskavi so sklepali, da so na ravni povprečij ženske manj tekmovalne in tekmovalne jim ni samo po sebi cilj, za razliko od moških. Ženskam tekmovalnost pomeni le sredstvo za doseg nekega cilja.

³³ V vseh družbah spolne vloge niso enake, namreč na območju bivše Sovjetske zveze, ženske in moški opravljajo enaka fizična dela. Medtem ko v Afriki, pri plemenu Ik, raziskovalci pri ženskah niso odkrili materinskega instinkta (Moore 1997, 58).

³⁴ Opravljene raziskave so pokazale, da lahko stopnjo psihotocizma povežemo tudi s povsem biološkimi dejavniki, kot je na primer raven moških spolnih hormonov. Tako moški kot ženske so usmerjeni k obnašanju, ki ga vodijo biološke in fiziološke dispozicije in so priznani v kulturi, ki jih socializacijski vzorci v glavnem potrjujejo. V nekaterih primerih ga še spodbujajo, v nekaterih pa zavrejo (Musek 1994, 122).

Ženskam se pripisuje obnašanje, ki je bistveno manj blizu psihoticizmu, kot je moško obnašanje (Musek 1994, 121).

Psihoticizem pa od adolescence začne s starostjo pravilno in nezadržno upadati. Z leti stopnja agresivnosti, dogmatičnosti, avanturističnosti, brezobzirnosti upada in posamezniki postajajo bolj blagi, strpni in previdni. Kot je že omenjeno, je psihoticizem pod vplivom spola in spolnih vlog in je pri moških bistveno višji kot pri ženskah (Musek 1994, 136).

Ali spol vpliva na to kako vozimo? Kot pomoč za odgovor sem zastavila vprašanja: »Ali se vožnja žensk in vožnja moških razlikuje? Če se, kako?«, »Kdo vozi slabše, ženske ali moški? Če ja, zakaj?«.

Ženske so na vprašanje odgovarjale, da so same boljše voznice. *»Ja itak, da se razlikujejo. Ženske so bolj pazljive, večkrat pogledajo na vse strani, da je ja vse o.k., so bolj dovzetne za okolico, bolj upoštevajo omejitve, pa znakce...«* Samo dve sta podali kritiko na račun svojega spola. Ženske slabše parkirajo, večkrat izsiljujejo in so bolj raztresene. Ženske so o ženskah kot voznicah povedale še: da vozijo bolj počasi, so bolj preračunljive in manjkrat vozijo vinjene kot moški, so bolj previdne, so pazljive, vozijo po omejitvah, vozijo pametneje, so bolj varne voznice, se ne »važijo«, so bolj potrpežljive, spoštujejo prometna pravila. O moških voznikih pa so povedale, da so bolj samozavestni in hitri vozniki, imajo dobre motorične sposobnosti, večkrat vozijo vinjeni, hočejo biti »glavni na cesti« in boljše parkirajo. Na vprašanje, kdo vozi slabše ali moški ali ženske, ženske tudi na račun moških niso povedale nikakršnih kritik. 14 jih je odgovorilo, da oba spola vozita enako in da vožnja ni odvisna od spola ampak od posameznika. Dve intervjuvanki sta dejali, da so morda ženske boljše voznice, le da ženske malo preveč opazujejo okolico. Štiri pa so dejale, da so ženske malo slabše pri parkiranju, predvsem bočnem parkiranju.

Moški intervjuvanci so o tem, ali se vožnja moških in žensk razlikuje, povedali: moški so boljši vozniki, vendar je nekaj tudi slabih (»limenli«). Vožnjo slednjih so označili kot rutinsko, drzno, agresivno in kot vožnjo pod vplivom alkohola. Ženske vozijo bolj počasi, bolj se bojijo, vozijo premalo samozavestno, bolj previdno, premišljeno, bolj nežno, preveč previdno, so bolj strpne in manj agresivne, bolj komplicirajo, preveč

»cincajo«, vozijo »po jajcih«, ne znajo parkirati. Na vprašanje kdo vozi slabše je bil v večini odgovor, da ni razlike ali pa da ženske vozijo malo slabše (slabo parkirajo in preveč »mečkajo«). Kot je dejal intervjuvanec: *»To je čisto odvisno od posameznika, toda mislim, da so večinoma boljši vozniki moški ...«*

Med spoloma ni bistvenih razlik kar zadeva sposobnostih, razen v nekaterih dotičnih spretnostih. Ženske počasneje pridobivajo prve izkušnje pri vožnji, kasneje pa se sposobnost med moškimi in ženskami približno izenači. Ženske so celo mnogo bolj kritične, manj napadalne in bolj razumevajoče v prometnih situacijah ter mnogo manj pijejo. Veliko več prometnih nesreč, katerih vzrok je alkohol, praviloma povzročijo moški. Vozijo prehitro, lahkomišlno prehitevajo, mnogokrat ne upoštevajo varnostne razdalje in nasploh vozijo bolj napadalno kot ženske. Res pa je, da ponavadi začetnice vozijo preveč obotavljivo in neodločno, imajo težave pri vključevanju v promet, ne znajdejo se pri zavijanju v levo ter ob tem zavirajo tekoč promet (Baloh in drugi 1983, 44–50).

Ženske voznice naj bi bile po mnenju ženskih intervjuvank pazljive, spoštujejo prometne predpise, ne vozijo vinjene in so varne voznice. Slabše pa naj bi se odrezale pri parkiranju. To naj bi bolj obvladali moški, poleg tega, da imajo dobre motorične sposobnosti, pa večkrat kot ženske vozijo vinjeni. Moški pa so dejali, da so dobri vozniki, med katerimi je tudi nekaj slabih. Ženske pa naj bi bile predvsem prepočasne in premalo samozavestne na cesti. Glede na teorijo, ki pravi, da so moški bolj agresivni vozniki, lahko to razberemo tudi iz odgovorov intervjuvank.

3.1.9 Vožnja, užitek in izživljanje fantazij

Potrebno pa je vzpostaviti razliko med konceptom potrebe in zadovoljitve ter konceptom poželenja in užitka. Stanje potrebe je občutek prikrajšanosti. Ko se zavedamo lakote, iščemo hrano. Užitek pa ne moremo preprosto označiti kot stanje, ampak raje kot kakovost izkušnje. Seveda bi lahko tudi dejali, da je iskanje užitka ena od oblik iskanja zadovoljitve, in sicer ko naj bi užitek predstavljalo prikrajšano blago.

Lahko pa je potem tudi iskanje zadovoljitve ena od oblik iskanja užitka. Zadovoljitev lahko nudijo tudi predmeti³⁵.

Zadovoljitev se išče v resničnih predmetih, pri tem pa se človek prepusti dražljajem, da bi v njih začutil zaželene odgovore. Da se to zgodi, je potrebno uporabiti predmete in s tem ugotoviti ali mu prinašajo zadovoljitev ali pa nudijo samo čute, da izkusi užitek. Zadovoljitev lahko torej prinese realnost, resničnost, medtem ko lahko užitek prinese tudi iluzija ali deziluzija (Campbell 2001, 96–98). Da bi ugotovila ali intervjuvancem vožnja pomeni užitek in ali si ustvarjajo posebno vzdušje, da jim je vožnja v zadovoljstvo, sem zastavila naslednja vprašanja: »Ali lahko rečete, da radi vozite, da vozite z užitkom?«, »Kaj se dogaja na daljši samostojni vožnji, kaj takrat počnete?«, »Ali skušate ustvariti posebno vzdušje in na kakšen način?«, »Vas vožnja v avtomobilu pomirja? Si vožnjo kdaj izberete za sproščanje?«, »Imate v avtomobilu posebno glasbo?«.

Na zastavljeno vprašanje, ali vam vožnja predstavlja užitek, je večina intervjuvancev odgovorila pritrdilno. Intervjuvanec z nižjo izobrazbo: »*Ja, zelo rad vozim. Sploh mi ni problema vozit. Niti podnevi niti ponoči.*« Na vprašanje so drugače odgovorili le študentje. Trem izmed štirih vožnja ne predstavlja užitek, saj eden uživa v vožnji samo občasno, drugemu je vožnja utrujajoča, tretji pa vozi samo iz potrebe. Vsem ženskam z nižjo izobrazbo je vožnja neke oblike užitek, medtem ko so nekatera dekleta z višjo izobrazbo in študentke drugačnega mnenja. Samo dve izmed tistih z višjo izobrazbo sta se strinjali, da je vožnja užitek. Med študentkami pa je bilo takih štiri, dve pa sta dejali, da vozita le zaradi nuje.

Večini intervjuvancev vožnja pomeni užitek in sprostitev. 24 intervjuvancev od skupaj 33 jih je namreč odgovorilo, da jim vožnja ne predstavlja stresne situacije, prej obratno, jih pomirja. Med intervjuvankami jih je 11 dejalo, da jih vožnja sprošča, dve izmed njih pa si vožnjo občasno izbereta za sprostitev. Vožnja ju pomiri. Štiri izmed šestih, ki so odgovorile, da jih vožnja ne pomiri, so pripadnice skupine z višjo izobrazbo. Med moškimi predstavniki je samo eden intervjuvanec odgovoril, da ga vožnja ne pomirja. Dva izmed vseh moških si izbereta vožnjo prav kot metodo za pomiritev, in kot pravita

³⁵ *Na eni strani gre za notranjo lastnost stvari kot je obleka, ki daje toploto in hrana, ki poteši lakoto. Na drugi pa užitek ne predstavlja notranje lastnosti predmeta, ampak odgovor človeka na dražljaj (Campbell 2001, 97).*

to storita ob dobri glasbi. Na samostojni vožnji ženske, ne glede na izobrazbo, najraje poslušajo radio ali zgoščenke. Ravno tako rade zapojejo. Nekatere pa so omenile še, da na daljši vožnji pogosto razmišljajo in da imajo rade, da jim kdo dela družbo, da imajo sopotnika za pogovor. Moški ravno tako najraje poslušajo glasbo. Temu lahko dodam še nekaj njihovih odgovorov kot: med daljšo vožnjo razmišljajo, eden rad poje in žvižga, drugi prižge cigareto in se pogovarja s sopotnikom, rad žveči »čigumi«, telefonira. Eden izmed študentov pa je dejal, da takrat rad uporabi vso možno elektroniko, ki jo premore njegov avtomobil.

Večini torej predstavlja vožnja nek užitek in pomoč za sproščanje, vendar si jo le peščica izbere za sprostitev. Kot pravi večina, je to predraga metoda za sproščanje. Nekaterim užitek sproščanja predstavlja tudi dolga, samostojna vožnja na kateri najraje poslušajo radio, zgoščenke ali si zapojejo. Nekateri so dejali, da med vožnjo tudi pogosto razmišljajo o raznih zadevah. Kljub temu, da jim vožnja predstavlja eno od oblik sproščanja, si včasih med vožnjo želijo družbe.

3.1.10 Odnos do omejujočih prometnih predpisov

Neizkušnje so največji prispevek k večjemu številu prometnih nesreč med mladimi. Podporo za to lahko najdemo s pomočjo opazovanja. Z večanjem izkušenj v vožnji pa tveganje upada. Novi, neizkušeni vozniki podcenjujejo nivo tveganja v določenih situacijah in precenjujejo njihov nivo vozniških sposobnosti in zmožnosti reagiranja. Res da vozniške sposobnosti naraščajo z večanjem izkušenj, vendar pa se kognitivne sposobnosti ne razvijajo tako hitro. Mladi si svoje vozniško dovoljenje vzamejo kot »karto« za iskanje svoje identitete in neodvisnosti od staršev (Smart in drugi 2005, 7).

Nekatere vozniške navade pri mladih se pogosto pojavljajo pri prometnih nesrečah. Prehitra vožnja, premajhna varnostna razdalja, nepravilno prehitevanje, pogosto ne upoštevajo prometne znake in semaforje itd. Mladi in neizkušeni vozniki so tudi manj pazljivi v prometu in nepravilno odreagirajo na nenadne situacije v prometu. Neprevidna vožnja se pri mladih pojavi po zaužitju alkohola (ali po zaužitju droge), zaradi utrujenosti ali trenutne zmede. V moderni družbi so pri tem pomembne tudi nove tehnologije, katere vodijo v neprevidno vožnjo: radio, CD predvajalnik, zvočniki in mobilni telefoni, pa tako tudi prehranjevanje med vožnjo, kajenje, zabavanje med

voznikom in sopotniki. Vse to so faktorji, ki odvrtaajo pozornost od prometa in vožnje. Mladi vozniki pogosto tvegajo tudi s tem, da ne uporabljajo varnostnih pasov (Shope JT 2006, 12).

Mlajši vozniki naj bi tudi v manjši meri uporabljali varnostne pasove, posebno moški. Zato sta Begg in Langley (2000) analizirala podatke ankete o privezovanju v kateri je sodelovalo 948 novozelandskih 21-letnikov. Ugotovila sta, da 70% mladih fantov in 85% deklet vedno uporablja varnostni pas. Pozabljivost in neugodje sta bila največkrat omenjena razloga za neprivezovanje (Smart in drugi 2005, 3).

Slovenci po količini popitega alkohola na prebivalca dosegamo sam vrh v Evropi. Vsako leto namreč popijemo 11 litrov čistega alkohola na prebivalca. Alkohol pa ima veliko vlogo pri nastanku prometnih nesreč, predvsem tistih z najhujšimi posledicami. V samostojni Sloveniji je zaradi voznikov, ki so vozili pod vplivom alkohola in povzročili nesrečo, umrlo več kot 2100 ljudi. V letu 2007 je bilo 104 smrtnih žrtev v prometnih nesrečah, ki so jih povzročili alkoholizirani vozniki. Povprečna stopnja alkoholiziranosti le-teh pa je bila 0,7878 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka (1,63 grama alkohola na kilogram krvi). Obstaja meja, ki je 0,24 mg/l alkohola v litru izdihanega zraka ali 0,5 g/kg alkohola v kilogramu krvi.³⁶

Spremembe zakona v Sloveniji dopolnjujejo sistem določb, ki se nanašajo na problematiko alkohola in mamil, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi v cestnem prometu.³⁷

Pomembna novost sprememb zakona je možnost pridržanja voznika, ki vozi pod vplivom alkohola. Doslej je to veljalo le za voznike, ki so nadaljevali z vožnjo kljub

³⁶ V raziskavi Blemt (1992) so ugotovili, da že s prvim kozarcem alkoholne pijače začnejo slabeti sposobnosti v vožnji. Namreč, podaljša se reakcijski čas in povečuje se količina napačnih odločitev med vožnjo. Pri 0,5 g/kg ali 0,24 mg/l voznik, poleg že omenjenih težav, še slabše zaznava redečo luč in podaljša se reakcijski čas (Žlender 2008).

³⁷ Uveljavila sta se postopek ugotavljanja prisotnosti mamil, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih sredstev s posebnim postopkom za indikacijo ter merilnik alkohola v izdihanem zraku. Voznik, ki se ne bo strinjal z zapisom rezultata preizkusa z alkoestom, bo lahko opravil preizkus alkoholiziranosti z etilometrom na policijski postaji ali strokovni, zdravniški pregled (Žlender 2008).

prepovedi vožnje.³⁸ V zakonu so posebej navedene skupine voznikov³⁹, za katere velja popolna prepoved uživanja alkoholnih pijač (Žlender 2008).

Raziskave kažejo, da mladi ne vozijo pod vplivom alkohola nič bolj pogosto kot starejši, le tveganje, da bodo udeleženi v prometno nesrečo, je večje. Fergusson in Horwood (2001) sta raziskala povezavo med uživanjem marihuane in udeleženo v prometno nesrečo na Novi Zelandiji. Rezultat je pokazal, da več nesreč povzročajo stalni uživalci marihuane kot nestalni. Zaključila sta, da je to povezano tudi z značilnostmi uživalcev marihuane (bolj nagnjeni k vožnji pod vplivom alkohola, udeleženi v druge tvegane situacije ipd.). Tiste, ki se slabše vedejo v cestnem prometu lahko pogosto zalotimo tudi pri ostalih problematičnih vedenjih. Torej je problem slabega vozniškega vedenja le en del širšega sindroma problematičnega vedenja (Smart in drugi 2005, 5).

Problem mladih je tudi uporaba mobilnega telefona med vožnjo, kar zmanjšuje voznikovo sposobnost zaznavanja pomembnih informacij ter pravilno in hitro odločanje v vožnji. Telefonski pogovor, ki ga voznik opravlja med vožnjo, zmanjša njegove sposobnosti, kot bi vozil pod vplivom alkohola s koncentracijo večjo od 0,38 mg alkohola na liter izdihanega zraka ali 0,8 g/kg (Žlender 2008). Da bi preverila, če to drži tudi za moje respondente sem jim zastavila vprašanja: »Ali kdaj vozite v rumeno luč. Se vam zdi to sprejemljivo?«, »Ali kdaj vozite neprijeti? Se vam zdi to sprejemljivo?«, »Ali kdaj telefonirate med vožnjo? Se vam zdi to sprejemljivo?«, »Ali kdaj prekoračite omejitve hitrosti? Se vam zdi to sprejemljivo?«, »Ali vozite pod vplivom alkohola? Se vam zdi to sprejemljivo?«.

Ali odobravajo vožnjo pod vplivom alkohola? Pri moških ni nobenih značilnosti prav za določeno skupino. To pomeni, da sta dva z višjo izobrazbo dejala, da nikoli ne vozita pod vplivom alkohola, trije pa so dejali, da kdaj in redko. Vsi pa so bili mnenja, da to ni

³⁸ *Namen pridržanja opitega voznika, je predvsem preprečiti nadaljnjo vožnjo, s katero bi lahko povzročil prometno nesrečo ali ogrožal ostale udeležence v prometu. Ukrep policisti izvajajo pri voznikih osebnih avtomobilov in motornih koles in sicer če ima voznik več kot 0,52 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka (1,10 grama alkohola na kilogram krvi) ali voznik odkloni strokovni pregled. Voznik je nameščen v prostore za pridržanje do stregitve, kar naj bi bilo od 6 do največ 12 ur. Hkrati mu je odvzeto vozniško dovoljenje za 24 ur (Žlender 2008).*

³⁹ *To so mladi vozniki do 21. leta, vozniki začetniki prvi dve leti po opravljenem izpitu, poklicni vozniki, vozniki, ki opravljajo javni prevoz potnikov, prevažajo skupine otrok, kandidati v avto šolah in drugi (Žlender 2008).*

sprejemljivo. Eden je dejal: *»To je nepotrebno ogrožanje varnosti tako sebe kot tudi ostalih udeležencev v prometu. Razumem, da nekdo pregloboko pogleda v kozarec, vendar naj si v takem primeru raje priskrbi taksi ali kakšno drugo obliko prevoza.«* Dva z nižjo izobrazbo pijeta pred vožnjo, vendar naj bi eden pred kratkim prenehal zaradi slabe izkušnje bližnjega. Ostali trije so dejali, da nikoli ne pijejo, in da pitje ni sprejemljivo. Vendar pa trije študentje od štirih uživajo alkohol pred vožnjo, kar nakazujejo odgovori: nekajkrat že, tudi, če vem da sem sposoben še voziti in redko. Nihče pa ne odobrava tega početja.

Pri ženskih so odgovori bolj enotni, in sicer nikoli ne uživajo alkohola, ko vozijo. Kot je dejala intervjuvanka z višjo izobrazbo: *»Ma kje! Sej si sploh ne upam. Pa tud drugač sploh ne pijem, tko da, če gremo ven itak jaz skoz vozm okol. S pijanim folkom se ne vozim ... nikoli več ... sej vidiš kako vozjo ... vse gre mal tako tako. Vijugajo, jih zanaša mal na drugo stran ceste ...«* Le tri intervjuvanke pa so odgovorile drugače. Ena je večkrat pila pred vožnjo kar naj bi pred kratkim prekinila, dve pa spijeta do dve pivi ali *»nekaj malega«*.

Na vprašanje, ali kdaj prekoračite omejitev hitrosti, prav nihče izmed vprašanih ni odgovoril, da nikoli ne prekorači predpisane hitrosti. Odgovore intervjuvank lahko razporedim v tri skupine, in sicer **zelo redko** prekorači omejitev hitrosti, **včasih** in **pogosto**. Skupine niso reprezentativne, demografske lastnosti pa bom navajala samo ilustrativno. Največkrat krši pravilo omejitve hitrosti skupina nižje izobraženih. Odgovorile so, da pogosto prekoračijo omejitev ali včasih. *»Seveda, ko se mi mudi. Do zdej še ni bilo nič narobe.«* je dejala ena. Sledijo študentke, izmed katerih tri pogosto prekoračijo omejitev, dve včasih in ena zelo redko. Pri višje izobraženih se omejitev hitrosti krši najmanjkrat. Tri intervjuvanke so namreč odgovorile, da kršijo omejitev pogosto, ena včasih in tri zelo redko.

Odgovore moških intervjuvancev pa lahko razdelim v štiri skupine, poleg že omenjenih treh pri ženskah lahko dodam **še vedno vozi** nad omejitvijo hitrosti. Ravno tako so moški bolj opravičevali svojo vožnjo nad omejitvijo z raznovrstnimi razlogi in pogoji. Najslabša pri upoštevanju omejitve hitrosti je skupina študentov. Najpogosteje so namreč dejali, da vedno vozijo nad omejitvijo hitrosti ali včasih, če ne ogrožajo ostalih udeležencev v prometu. Temu sledijo intervjuvanci nižje izobrazbe, ki so največkrat

odgovorili, da pogosto vozijo nad omejitvijo. Višje izobraženi najmanjkrat kršijo zakon, kajti prekoračijo omejitev samo včasih in sicer, če je lepa cesta, kjer ne ogrožajo ostalih v prometu ali zelo redko in sicer kot je dejal eden samo, ko se približuje cestninski postaji.

Pri telefoniranju med vožnjo lahko uporabim podobne kategorije, ki sem jih uporabila pri prekoračitvi omejitve hitrosti, kajti odgovori so bili zelo barviti in raznoliki. Najlažje jih analiziram tako, da jih skušam umestiti v že določene skupine odgovorov: **nikoli, zelo redko, včasih, pogosto, vedno**. Skupine niso reprezentativne in statistične lastnosti so zgolj ilustrativne. Če začnem pri višje izobraženih, je to skupina, ki med vožnjo najmanj telefonira. Da nikoli ne telefonirajo med vožnjo, so odgovorili štirje, zelo redko trije, včasih trije, pogosto eden, vedno pa ni odgovoril nihče. Intervjuvanka je dejala: *»Telefoniram izključno sam v zastojih, če že moram. To je bol tko, da obvestim koga, da bom zamudila. Drgač pa ne. Pa mogoče, če me kdo kliče vmes pa se javim, sam načeloma tega ne delam. Če se že javim sam na hitr rečem, da bom kasnej poklicala nazaj in to je to.«* Sledijo nižje izobraženi: da nikoli ne telefonira med vožnjo, je odgovorila ena ženska, zelo redko trije, včasih eden, pogosto dve, vedno pet. Eden izmed slednjih je rekel: *»Ah vedno ... To je pa predvsem zarad tega, da izpadem frajer in da pokažem drugim, da mam telefon (smeh) ... ja, če je to sprejemljivo, ni ne, sam pravila so zato, da se kršijo ... no al pa tud ne.«* Skupina študentov najpogosteje uporablja mobilne naprave med vožnjo, saj jih je vedno odgovorilo kar šest.

Na vprašanje, ali se med vožnjo pripnete ali kdaj vozite neprijeti, jih je večina odgovorila, da nikoli ne vozijo neprijeti. Dve ženski sta odgovorili, da sta zelo redko neprijeti in sicer, ko vozita kratke razdalje. Da zelo redko vozijo neprijeti, je odgovorilo sedem moških, pri čemer so kot vzrok navajali: vožnjo po vasi, gozdnih poteh, na relaciji manjši od 500 m, ko gre za kratko razdaljo ter do bližnje trgovine in gostilne. Vsi pa so se strinjali, da je nesprejemljivo, da se vozi brez uporabe varnostnega pasu. Kot je dejal intervjuvanec: *»Ne. Vsakič, ko se usedem v avto se pripnem z varnostnim pasom. Mislim, da je varnostni pas zelo pomemben dejavnik pri varnosti v avtomobilu. Problem je le poleti, ko je zelo vroče v avtomobilu, ker je vozniku zelo neprijetno, ko je prijet s pasom. No, le če grem v bližnjo trgovino ali gostilno se ne privežem.«*

V zvezi z vprašanjem, ali v križišču zapeljeta v rumeno luč, so bili bolj gostobesedni moški, ki so v večini dejali, da vedno zapeljejo v rumeno luč, ko ni moč varno ustaviti, ko se pripeljejo z veliko hitrostjo. Eden je dejal: *»V rumeno luč vozim le v primeru, ko sem že skorajda v križišču in se ne bi mogel ustaviti na način, da ne bi v nevarnost spravljaj sebe oziroma ostale udeležence v prometu.«* Nikoli ne zapeljeta v rumeno luč dva, ki pravita, da je nesprejemljiva vožnja v rumeno luč. Eden pa pravi, da vedno zapelje v rumeno, ker je pomembno samo to, da ločiš in upoštevaš rdečo in zeleno. Intervjuvanke so bile v odgovorih bolj razdeljene. Ena intervjuvanka namreč nikoli ne zapelje v rumeno luč, in sicer zaradi varnosti. Da zelo redko zapeljejo v rumeno luč, so odgovorile štiri intervjuvanke. Prav tako so štiri vprašane odgovorile, da včasih zapeljejo v rumeno luč. Ena je razložila: *»Včasih vozim v rumeno luč. Ko se prižge rumena luč, včasih ne vem ali bi ustavila ali ne in ponavadi odpeljem naprej.«* Da zapeljejo v rumeno luč, če ne morejo pravočasno ustaviti, so odgovorile štiri ženske. Da vedno zapeljejo v rumeno luč so dejale tri, in kot pravi ena, je tako pravilo.

Kljub temu, da naj bi slovenski vozniki pogosto vozili vinjeni, intervjuvani pred vožnjo zelo redko uživajo alkoholne pijače. Mnogi tudi pravijo, da je to nespremenljivo in prepogosto vodi do hudih prometnih nesreč. Večje kršitve intervjuvanih lahko zasledimo pri hitrostnih omejitvah. Kajti nihče ne vozi vedno po predpisani hitrosti. Večina jih kar pogosto vozi nad omejitvijo, nekateri so celo dejali, da vedno vozijo nad prepisano hitrostjo. Vendar naj bi bila taka vožnja večini nespremenljiva, razen če se jim zelo mudi. Telefoniranje med vožnjo naj bi bilo zelo nevarno, kljub temu pa intervjuvanci med vožnjo zelo pogosto uporabljajo mobilne aparate. To naj bi bila po njihovem mnenju potreba v vsakdanjem življenju, ki omogoča lažje funkcioniranje in hkrati »razvada«, ki vodi v odvisnost od tako imenovanih sodobnih naprav. Mladi vozniki pa veliko bolj upoštevajo predpis o uporabi varnostnih pasov. Vožnja brez varnostnega pasu naj bi bila nesprejemljiva in s tem naj bi po nepotrebnem izzivali usodo v prometu. So pa nekateri dejali, da občasno ne uporabljajo pasov predvsem na kratke razdalje in, ko vozijo po gozdnih, lokalnih poteh. Vozniki si zelo različno razlagajo vožnjo v rumeno luč. Nekateri pravijo, da je to zakonsko predpisano, in sicer če se ne moreš varno ustaviti in zato lahko zapelješ v križišče. Spet drugi pravijo, da nikoli ne zapeljejo v rumeno luč, ker to naj ne bi bilo varno in je tudi nesprejemljivo početje.

4 UGOTOVITVE

V teoretičnem delu sem se osredotočila tako na psihološke pristope, ki se vežejo predvsem na posameznike in sociološke razlage, ki vključujejo še družbeno umestitev voznških navad mladih. V empiričnem delu pa sem skušala pridobiti podatke, s pomočjo intervjuja, ki bi lahko pokazali današnja razmišljanja mladih o vožnji. Tako bom v sklepu skušala povezati teoretične zaključke in empirične izsledke.

Prvo poglavje v teoretičnem delu zaobjema opredelitev mladih/ne kot sociološko kategorijo, prav tako vrstniške kulture in preživljanje prostega časa. Posebej sem se osredotočila na osamosvajanje mladih in na njihov prehod v odraslost. Eno od oblik prehoda lahko predstavlja pridobitev voznškega izpita. Danes se od mladih, po mnenju intervjuvancev, že pričakuje, da opravijo voznški izpit. Z njim lahko pridobijo samostojnost in neodvisnost od drugih. Hkrati pa naj bi predstavljal nujo v vsakdanjem življenju. Mladim so pomembne tudi razlike, ki jih ločijo od ostalih, zato nekateri intervjuvanci skušajo opremiti avtomobil na svoj, edinstven način. Vendar pa večina intervjuvancev ne daje tako velikega pomena na razlike od drugih, kot jih daje na občutek svobode. To jim daje občutek, da si sami izbirajo zelene aktivnosti. Avtomobil jim predstavlja svobodo. To pa občutijo na način, da si lahko s pomočjo avtomobila v večji meri izbirajo svoje prostočasne aktivnosti, ki predstavljajo igranje vlog. Te omogočajo ustvarjanje socialne identitete in osebni razvoj. Oviro jim avtomobil predstavlja samo v času večjih finančnih izdatkov na račun avtomobila.

V drugem poglavju sem nadaljevala z avtomobilom kot statusnim simbolom, s fordizmom, s pomenom znamke avtomobila za posameznika. Pomembne so postale razlike med znamkami avtomobilov, za katere se odločajo kupci. Gre za potrditev družbenega statusa. Voznik pokaže, da si lahko privošči določen avtomobil. Vendar gre pri tem tudi za dejstvo, da s posedovanjem določene znamke voznik pripada skupini lastnikov, ki imajo te avtomobile. Empirični del pa je pokazal, da mladi intervjuvanci poleg znamk dajo velik pomen tudi svojim finančnim zmožnostmi, ravno tako obliki avtomobila in njegovi ohranjenosti. Intervjuvanke pa se rade odločajo za majhne avtomobile, želijo pa si tudi varen avtomobil. Intervjuvanci so med drugim izrazili željo po določenih, prestižnih znamkah. Le-te bi si izbrali, če jih ne bi ovirala višina njihovih

finančnih zmožnosti. Koncept razkazovalne potrošnje je statusni označevalec. Ni pomemben samo pravilen izbor, ampak tudi pravilna uporaba. Kako je avto ohranjen, vzdrževan in čist, kaže na ugled in status voznika. Največ intervjuvancev je odgovorilo, da čistijo avtomobil predvsem zaradi potrebe, vendar pa si ga želijo imeti čistega. Tudi po manjšem trčenju bi večina intervjuvanih popravila poškodovano mesto na svojem avtomobilu.

Tveganja v cestnem prometu sem opisala v tretjem poglavju. Poglavje sem razdelila na prometne nesreče in tvegana vedenja. Največkrat omenjeni razlog za veliko število prometnih nesreč med mladimi so neizkušnje. Vozniki so tudi manj pazljivi in se nepravilno odzovejo na nenavadne situacije v cestnem prometu. Nepravilna vožnja se pojavi tudi po zaužitju alkohola in/ali droge, zaradi utrujenosti ipd. Problematične pa so tudi nove tehnologije, ki jih vozniki uporabljajo med vožnjo in jim odvrtajo pozornost od vožnje. To so mobilni telefoni, upravljanje z radiom, CD predvajalnikom ipd. Kljub teorijam, ki pravijo, da mladi pogosto uživajo alkohol pred vožnjo, so intervjuvanci dejali, da pred vožnjo ne uživajo alkoholnih pijač ali pa zelo redko. Večkrat se prekršijo pri predpisih o hitrostni omejitvi. To naj bi bilo tudi sprejemljivo, posebno če se jim mudi. Prav tako radi kršijo predpis o uporabi mobilnih telefonov med vožnjo. To pa pogosto opravičujejo s pomembnostjo, ki jo ima mobilni telefon za funkcioniranje v sodobnem življenju. Veliko bolj pa upoštevajo pravilo o uporabi varnostnih pasov. Z vožnjo brez varnostnega pasu naj bi po nepotrebnem izzivali svojo usodo v cestnem prometu.

Pri tem pa je pomembna tudi posameznikova osebnost in njegovo dojemanje drugih v prometu. Kot lahko po značaju ločimo »dobre«, »slabe«, stanovitne, omahljive osebnosti ipd., lahko ločimo tudi dobre in slabe voznike. Po mnenju intervjuvancev naj bi bili dobri vozniki vozniki z veliko izkušenj v cestnem prometu, kar pa so moški dopolnili še s starostno omejitvijo, ki naj bi bila od 25 do 45 let. Obenem pa dober voznik pozna prometne predpise in jih tudi upošteva. Izkušeni voznik ima prevoženih veliko kilometrov, vendar na podlagi tega ne moremo zaključiti, da vsak voznik, ki prevozi določeno število ur na cesti, v popolnosti obvlada prometne situacije. Slabi vozniki naj bi bili po mnenju intervjuvancev starejši vozniki in mladi oz. začetni vozniki. Značilno je, da je tehnika vožnje slabega voznika pomanjkljiva. Poleg tega pa se slab voznik rad spušča v tveganja na cesti in v nevarne situacije.

Vozniki naj bi se med vožnjo vedli enako kot v vsakdanjem življenju. Nestrpna oseba naj bi bila nestrpna tudi, ko sede za krmilo. Miren človek pa naj bi se vedel mirno tudi v cestnem prometu. Po mnenju intervjuvancev je povprečni slovenski voznik nestrpen voznik. Vozniki pogosto doživljajo druge voznike kot svoje tekmece. Med vožnjo nimajo neposrednih stikov in so odvisni od znakov drugih voznikov, ki jih dajejo ali ne. To pa zvišuje notranjo napetost v vozniku. Ob neugodnih zunanjih vplivih pa lahko to preide v napadalnost ali povečano negotovost voznika. Intervjuvance med vožnjo največkrat zmoti izsiljevanje prednosti drugih voznikov. To mnogi smatrajo za nesramno vožnjo. Kot motečo smatrajo tudi prepočasno vožnjo.

Četrto poglavje v teoretičnem delu se nanaša na (stereo)tipizacijo voznikov. V današnjih družbah obstajajo najrazličnejša prepričanja o tem, kakšne so razlike med spoloma, ki jih povezujemo z načinom vožnje žensk in moških. Pogost predsodek je, predvsem med moškimi, da so ženske slabe voznice. Vendar ne povzročajo več prometnih nesreč, če se upošteva število prevoženih kilometrov. Intervjuvanci pa so še dodali, da so ženske predvsem prepočasne voznice in premalo samozavestne na cesti. Po mnenju mnogih avtorjev je neenakost spolov strukturna lastnost sodobnih družb (Flere 2001, 144). Danes lahko v cestnem prometu opazimo tudi spolno stereotipno vedenje. Gre predvsem za obliko poveličevanja moškosti, ki naj bi se kazala tudi preko visoke stopnje agresivnosti. Intervjuvanke so dejale, da so moški vozniki preveč agresivni na cesti. Za sebe pa so rekle, da so pazljive voznice, ki spoštujejo prometne predpise. Ženske naj bi bile slabše od moških le pri parkiranju avtomobilov.

Peto poglavje sem začela s statistiko in zakonsko opredelitvijo, ki se nanaša na mlade voznike v Sloveniji. Zaključila pa sem z obliko modelnega učenja vožnje in pomenom množičnih medijev, predvsem televizije, pri oblikovanju vedenja mladih voznikov. Mladi se v vrstniških skupinah naučijo identifikacije z dano družbeno skupino (Makarovič 1983, 41). Prilagajali naj bi se vedenju, ki ga odobrava skupina, kateri pripadajo. Če jim to ne uspe, so lahko deležni posmeha, norčevanja ali celo izključitve iz skupine. Vendar pa vsi intervjuvanci niso potrdili tega. Dejali so, da njihove vožnje nihče ne vodi ali jo komentira. Večina žensk pa je dejala, da njihovo vožnjo ne komentirajo prijatelji, ampak partnerji. Moški pa so zatrdili, da njihove vožnje ne sme nihče komentirati in zato jo tudi ne.

5 ZAKLJUČEK

V diplomskem delu sem želela obravnavati vozniške navade skozi široko socialno psihološko perspektivo. K analizi sem pristopila tudi s pomočjo kvalitativnega pristopa.

Lahko bi rekla, da gre za fenomen, ki je značilen za sodobno družbo. Vozniki so podvrženi vplivom iz prometnega okolja, ravno tako pa na njih vplivajo drugi dejavniki iz njihovega vsakdanjega življenja. Vozniško vedenje pa lahko vpliva na posameznikova druga področja življenja, lahko pa tudi izkušnje in vplivi iz okolja vplivajo na voznika. Kljub vse bolj varnim vozilom in cestam, naj bi bilo njihovo vedenje v vožnji največja težava, ker še zdaleč ni idealno.

Mladi vozniki so deležni vse večje javne, predvsem kritične, obravnave. To je predvsem posledica velikega števila prometnih nesreč, ki jih povzročijo mladi vozniki. Ta problematika se mi je zdela zanimiva tema za obravnavo. Hkrati tudi odpira pomembna vprašanja sodobne družbe. Odpirajo se vprašanja o smislu človeka, o njegovem delovanju in vedenju. Prav tako se lahko pri obravnavi te tematike naslonimo na voznikovo dožemanje drugih voznikov, na (stereo)tipizacijo voznikov ter pomen avtomobila za posameznika.

Vendar je kljub zanimivi in sodobni problematiki v Sloveniji zaznati praznino na tem področju. Veliko stvari je potrebno še pojasniti, veliko je še nedorečenega, kar lahko ponudi izziv drugim za nadaljnjo raziskovanje mladih za volanom.

6 LITERATURA

1. Baloh, Stanka, Vojko Kavčič, Vilma Komel, Vladko Korošec, Edi Matvoz, Marko Miš, Vladimir Pavšek, Vid Pečjak, Marko Polič, Milan Pustinek, Marija Škof, Slavko Šoprak in Miran Žerjav. 1983. *Psihologija v cestnem prometu s prometno etiko*. Ljubljana: Avto-moto zveza Slovenije.
2. Campbell, Colin. 2001. *Romantična etika in duh sodobnega porabništva*. Ljubljana: Studia Humanitatis.
3. Đurić, Mihaelo. 1987. *Sociologija Maksa Vebera*. Zagreb: Itro »Naprijed«.
4. Erjavec, Karmen in Zala Volčič. 1999a. *Moč in nemoč televizije*. Ljubljana: Založba Rokus.
5. --- 1999b. *Odraščanje z mediji: rezultati raziskave Mladi in mediji*. Ljubljana: Zveza prijateljev mladine Slovenije.
6. Flere, Sergej. 2001. *Sociologija*. Maribor: Pravna fakulteta.
7. Hakamies-Blomqvist, Liisa, Sami Mynttinen, Martin Backman in Valde Mikkonen. 1999. Age-related Differences in Driving: Are Older Drivers More Serial? *International Journal of Behavioural Development* 23 (3): 575–589. Dostopno prek: <http://jbd.sagepub.com/cgi/content/abstract/23/3/575/> (17. maj 2008).
8. Haralabos, Michael in Martin Holborn. 1999. *Sociologija: Teme in pogledi*. Ljubljana: DZS.
9. Holynski, Mitja. 2004. *Defenzivna vožnja*. Ljubljana: Samozaložba.
10. Internet 1: Društvo tečajCPP.com. 2007. *Voznik začetnik*. Dostopno prek: <http://www.tecajcpp.com/cpp/izpit.php> (23. junij 2007).
11. Internet 2: Vozimo pametno! Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. 2007. *Ogroženost mladih v cestnem prometu*. Dostopno prek: <http://www.spv-rs.si/vsebina/pdf/mladivozniki-tekstpredstavitev.pdf> (23. junij 2007).
12. Internet 3: www.avtosole.com. 2007. *Voznik začetnik*. Dostopno prek: <http://www.avtosole.si/index.php> (23. junij 2007).
13. Južnič, Stane. 1993. *Identiteta*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
14. Kanduč, Zoran. 2003. *Onkraj zločina in kazni*. Ljubljana: Študentska založba.

15. Kaplan Sommer, Allison. 2005. When it comes to safety, Mom and Dad are in the driver's seat. *Israel 21c Global Democracy*, 1. maj. Dostopno prek: <http://www.israel21c.org/bin/en.jsp?enZone=Democracy&enDisplay=view&enPage=BlankPage&enDispWhat=object&enDispWho=Articles^1977> (17. januar 2008).
16. Kovačev, Asja Nina. 1998. *Socialna interakcija*. Ljubljana: Visoka šola za zdravstvo.
17. Kompare, Alenka, Mihaela Stražišar, Tomaž Vec, Irena Dogša, Norbert Jaušovec, Janina Curk in Jana Šmagelj, ur. 2001. *Psihologija. Spoznanja in dileme*. Ljubljana: DZS.
18. Kupler, Adam. 2000. *Antropologija in antropologi: moderna britanska šola*. Šentilj: Aristej.
19. Kurdija, Slavko. 2000. *Družbene identitete in pomen potrošnje (Potrošnja kot produkcija)*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
20. Kurdija, Slavko in Samo Uhan. 2002. Med družbeno in zasebno razsežnostjo potrošnje. *Družboslovne razprave XVIII* (39): 129–149.
21. Logonder, Mojca. 2000. *Psihologija na maturi*. Ljubljana: Gyrus.
22. Makarovič, Jan. 1983. *Mladi iz preteklosti v prihodnost*. Ljubljana: Univerzum.
23. Mencin Čeplak, Metka. 2002. Šola, služba in tiha nezadovoljstva. V *Mladina 2000. Slovenska mladina na prehodu v tretje tisočletje*, ur. Vlado Mihelj in Mirjana Nastran Ule, 165–181. Maribor: Ministrstvo za šolstvo, znanost in šport, Urad Republike Slovenije za mladino.
24. Miles, Steven. 2000. *Youth Lifestyles in a Changing World*. Buckingham: Open University Press.
25. Milohnič, Aldo. 2005. *Artivizem*. Dostopno prek: http://www.republicart.net/disc/republicspaces/milohnič01_sl.pdf (12. december 2007).
26. Moore, Stephen. 1997. *Sociologija, ključni pojmi in dejstva*. Ljubljana: Znanstveno in publicistično središče.
27. Musek, Janek. 1994. *Psihološki portret Slovencev*. Ljubljana: Znanstveno in publicistično središče.
28. --- 2005. *Psihološke dimenzije osebnosti*. Ljubljana: Filozofska fakulteta Univerze v Ljubljani, Oddelek za psihologijo.

29. Musselwhite, Charles. 2005. Attitudes towards vehicle driving behaviour: Categorising and contextualising risk. *Accident Analysis & Prevention* 38 (2): 324–334. Dostopno prek: <http://elsevier.com/locate/aap> (30. januar 2008).
30. Petrovec, Dragan. 2003. *Mediji in nasilje. Obseg in vpliv nasilja v medijih v Sloveniji*. Ljubljana: Mirovni Inštitut.
31. Polič, Marko. 1985. Budnost in dolgočasje. *Avto magazin* 19 (3): 14.
32. --- 1983a. Dolgčas in vožnja. *Avto magazin* 17 (22): 14–15.
33. --- 1983b. Družba, voznik in nezgoda. *Avto magazin* 17 (14): 14–15.
34. --- 1983c. Kako hitro vozimo? *Avto magazin* 17 (11): 14–15.
35. --- 1983d. Osebni in javni prevoz. *Avto magazin* 17 (15): 14–15.
36. --- 1983e. Voznik in tveganje. *Avto magazin* 17 (15): 14–15.
37. --- 1983f. Vožnja in udobje. *Avto magazin* 17 (10): 14–15.
38. --- 1984a. Kaj nam pomeni avtomobil. *Avto magazin* 18 (9): 14–15.
39. --- 1984b. Vozniki med seboj. *Avto magazin* 18 (15): 14–15.
40. --- 1984c. Vožnja za vozilom. *Avto magazin* 18 (11): 14–15.
41. --- 1984d. Vpliv vrstnikov na vedenje voznika. *Avto magazin* 18 (22): 14–15.
42. --- 1984e. Vrste in tipi voznikov. *Avto magazin* 18 (17): 14–15.
43. Sadar Č., Nevenka. 1991. *Moški in ženske v prostem času*. Ljubljana: Znanstveno in publicistično središče.
44. Shope, JT. 2006. Influences on youthful driving behavior and their potential for guiding interventions to reduce crashes. *Injury Prevention* 12 (1): 9–14. Dostopno prek: <http://injuryprevention.bmj.com> (17. januar 2008).
45. Smart, Diana, Suzanne Vassallo, Ann Sanson, Samantha Cockfield, Anne Harris, Warren Harrison in Allison McIntyre. 2005. *In the driver's seat. Understanding young adults's driving behaviour*. Melbourne: Australian Institute of Family Studies. Dostopno prek: <http://www.aifs.gov.au/institute/pubs/resreport12/aifsreport12.pdf> (23. februar 2008).
46. Steg, Linda. 2004. Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research-A* 39 (2–3): 147–162. Dostopno prek: <http://elsevier.com/locate/tra> (15. oktober 2007).

47. The Social Issues Research Centre. 2004. *Sex Differences in driving and insurance risk. An analysis of the social and psychological differences between men and woman that are relevant to their driving behaviour.* Dostopno prek: <http://www.sirc.org/publik/driving.pdf> (12. januar 2008).
48. Tilleczek, C. Kate. 2004. The Illogic of Youth Driving Culture. *Journal of Youth Studies* 7 (4): 473–498.
49. Tomc, Gregor. 1999. Teza o telesu. V *Urbana plemena: Subkulture v devetdesetih*, ur. Dušan Šarotar, Peter Stankovič, Gregor Tomc in Mitja Velikonja, 7–13. Ljubljana: ŠOU–Študentska založba.
50. Ule Nastran, Mirjana. 1992. *Socialna psihologija*. Ljubljana: Znanstveno in publicistično središče.
51. --- 1993. *Psihologija vsakdanjega življenja*. Ljubljana: Znanstveno in publicistično središče.
52. --- 1996. Življenjski stili, (sub)kulture. V *Mladina v devetdesetih, analiza stanj v Sloveniji*, ur. Mirjana Nastran Ule, 217–235. Ljubljana: Znanstveno in publicistično središče.
53. --- 2000. *Sodobne identitete. V vrtincu diskurzov*. Ljubljana: Znanstveno in publicistično središče.
54. --- 2002. Mladina: fenomen dvajsetega stoletja. V *Mladina 2000. Slovenska mladina na prehodu v tretje tisočletje*, ur. Vlado Mihelj, 9–38. Maribor: Ministrstvo za šolstvo, znanost in šport, Urad Republike Slovenije za mladino. Aristej.
55. Ule Nastran, Mirjana in Vlado Mihelj, ur. 1995. *Pri(e)hodnost mladine*. Ljubljana: Juventa. DZS.
56. Ule Nastran, Mirjana in Metka Kuhar. 2003. *Mladi, družina, starševstvo: spremenbe življenjskih potekov v pozni moderni*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
57. Wikipedia. 2008. *Henry Ford*. Dostopno prek: http://en.wikipedia.org/wiki/Henry_Ford/ (20. maj 2008).
58. Žižek, Slavoj. 1987. *Jezik, ideologija, Slovenci*. Ljubljana: Delavska enotnost.
59. Žlender, Bojan, ur., Marko Polič in Vlasta Zabukovec. 1996. *Prometna psihologija: mladi v prometu*. Ljubljana: Zveza organizacij za tehnično kulturo Slovenije. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Slovenije.

60. Žlender, Bojan. 2008. *Zakon omejuje, da varuje: zakon o varnosti cestnega prometa: spoznajte spremembe 2008*. Ljubljana: Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste.
61. Žmuc–Tomori, Martina. 1983. *Pot k odraslosti*. Ljubljana: Cankarjeva založba.

7 PRILOGA

PRILOGA A: 1. intervju

Spol: moški

Starost: 29 let

Izobrazba: visoka šola

Dolžina voznškega staža: 11 let

1)

A) Kakšen avto imate in kaj je bil razlog izbora?

Imam Cliota. Izbora pa je bil, ja, je bil finančen. Predvsem denar.

B) Kakšen avto bi imeli radi?

Hm, ja... ja če bi bil Renault.

Zakaj ravno tega?

Ja taki so, lahki, mehki, varni. Je lep avto, varen, mehak v vožnji in sodoben.

C) Kakšen avto ne bi hoteli imeti?

Ne bi hotel imeti Hyundaja, mogoče še Citroena. Tudi karavana ne, ker je prevelik. Pri Hyundju je težko priti do rezervnih delov, ker ni pri nas delan... veliko potroši, veliko žre. Ja so na slabem glasu.

Č) Ali bi se po manjšem trčenju še naprej vozili s poškodovanim avtomobilom?

Ne, zato, ker grdo zgleda. Skoz vidiš to in še hitro lahko zarjavi.

D) Ali imate kaj individualizirane opreme, dodatkov v avtomobilu, okraski, posebne tablice?

Ne, nimam nič.

Zakaj ne?

Imam. Imam en lep, majhen okrask na ogledalu, vzvratnem. In to je čarovnica, ki me spremlja od začetka avtomobilov.

E) Na kakšen način skrbite za svoj avto, predvsem netehnično?

Pozimi ga velikokrat operem po vožnji, predvsem zaradi sili na cesti in nevarnosti rje. Poleti pa ga dež opere (smeh). Če je pa fejest oblaten ga pa operem na hitro.

Kako pogosto pospravljate, operete avtomobil?

Čist po potrebi. Rad imam čist avto samo čistit se mi ga ne da.

2)

F) Ali vozite drugače, če ste dobre ali slabe volje in zakaj?

Ja bi rekel, da ni velike razlike. Med dobro in slabo voljo ni razlike v vožnji, zato ker vedno dobro vozim.

Ali kakšen dan vozite hitreje oz. počasneje in zakaj?

Vozim hitreje kadar je dobra cesta in suha... ja, da je lepa cesta vozim hitreje. Ja če je pa deževno pa ledeno pa vozim bolj previdno in tudi bolj počasi

G) Ali imate svoj slog vožnje? Kako bi ga opisali?

Na avtocesti vozim bolj sproščeno, zato vozim z eno roko, desno. Levo pa imam naslonjeno na polički vrat. Če pa vozim po mestu pa imam obe roki na volanu in bolj previdno vozim.

3)

H) Kakšni so vozniki pri nas?

Ja, hudič kaj čem kritizirat. Srednji. Veliko je dobrih in tudi veliko je slabih. Hudo so nestrpni, težko mu je ustavit in se že jezi, ko mora it pešec čez prehod. Ne radi pomagajo drugim voznikom, če se jim kaj zgodi.

D)Kdo so dobri in kdo slabi vozniki?

Ja dobri vozniki so tam od recimo od 25 leta pa do 45 leta. Pol se mu že nikamor ne mudi, vse bi rad videl. Dobri so tisti, ki imajo ogromno vožnje za sabo, ki vozijo po tujinah, ki poznajo dobro pravila, križišča. Slabi vozniki so začetniki pa starejši ljudje. Mladi so preveč objestni, preveč površni... radi se pokažejo kako znajo vozit pa jim ne gre. Starejši pa so hm...vozijo prepočasi, nikamor se jim ne mudi in tako ovirajo promet.

J)Kakšno mnenje imate o voznikih tovornjakov, motorjev?

O voznikih tovornjakov mam mnenje dobro in tudi šoferji so dobri. Predvsem tisti, ki imajo dobre in nove tovornjake. Saj so tudi šoferji od slabih, starih tovornjakov dobri, sam jim ne uspe pokazat. (smeh). Se jim kvarijo in majo defekte. V klancu jim gre počasi, ker imajo slabe motorje.

Kaj pa motoristi?

Motorist sem bil tudi sam. so dobri vozniki, samo se hočejo preveč kazat. Kaj imajo in kaj zmorejo s tistim motorjem, ki ga imajo.

Imate kakšne tipične negativne izkušnje z njimi?

Ne, samo velikokrat sem moral pribremzat tovornjaku ali odmaknit se ob stran ceste.

K)Kakšno imate mnenje o kolesarjih in pešcih?

O kolesarjih je pa tako. Preveč jih je že na cesti, slabo je kadar se peljejo po ene pet, šest skupaj. Težko jih je prehitet, velik se en z drugim pogovarjajo in pozabijo na cesto. So otroci še bolj previdni kot starejši. Veliko je pa takih, ki se vozijo samo iz gostilne v gostilno. Pešci pa isto. Slabo so vidno oblečeni, nimajo kresničk pa preveč počasi hodjo čez prehode.

Imate kakšne tipične negativne izkušnje z njimi?

Ne, nimam.

4)

L)Ali si ogledate druge voznike, npr. pred semaforjem. Vas zanima kdo so-spol, starost?

Ko že ustavim avto, pogledam levo in desno, če kakšnega poznam. Če ga poznam, ga pozdravim in pol se pripravim na vožnjo naprej. Prav spol ali starost me ne zanima.

M)Kaj vas moti pri vožnji drugih? Kaj razumete kot nesramno vožnjo, katera dejanja?

Moti me, če vozi hitro pa spet počas, pa spet hitro pa če se še v avtomobilu pogovarja pa ni pozoren na cesto in na promet. In ga tudi ne zanima, če kdo vozi za njim. Na bencinski črpalki pa me moti počasno obračanje pri tankanju in plačevanju goriva. Pa zaklene pa gre not, nakupuje, drugi ga pa čakajo, da odmakne avto. Nesramna vožnja, ko me prehiti in prehitro zapelje pred mano, da moram zabremzat. Ko kdo prehiteva v ovinku, čez polno črto in pa izsiljevanje prednosti.

N)Opišite dogodek ali več dogodkov, ko se je pokazala nesramnost drugega voznika.

Ko je nekdo pustil avto na cesti in nisem mogel naprej. Me je zaparkiral in sem moral čakati. To je bilo, ko je zaparkiral dovoz na parkirni prostor.

O)Kako si ponavadi razlagate prepočasno vožnjo drugih?

Prepočasno vožnjo... Mislím ali je tako star ali je bolan ali pa mu avto ne gre. Pa veliko je tudi pijanih, ki vozijo počasi, ker ne morejo bolj hitro (smeh).

Kako si razlagate bliskanje z lučmi?

Aja, no to, da me opozori, da so policaji kje v bližini ali je vozilo kje pokvarjeno na cesti ali je karambol. Lahko je tudi poznan pa oblenda.

5)

P)Ali lahko rečete, da radi vozite, da vozite z užitkom?

Mam užitek v vožnji.

Zakaj?

Ker imamo danes dobre avtomobile in zato ker se lahko hitro pripeljem iz kraja v kraj.

R)Kaj se dogaja na daljši samostojni vožnji, kaj takrat počnete? Ali skušate ustvariti posebno vzdušje in na kakšen način?

Poslušam radio, včasih tudi sam kakšno zapojem ali pa žvižgam. (smeh) Veliko stvari mi pride na misel in razmišljam. Veliko razmišljam o gradnji hiše.

S)Vas vožnja v avtomobilu pomirja?

Ja vožnja me pomirja do neke mere. Torej kratke vožnje, dolge pa so že bolj zahtevne, naporene.

Si vožnjo kdaj izberete za sproščanje?

Ne vožnjo si ne izberem za sproščanje.

Imate v avtomobilu posebno glasbo?

Ja Srako ali pa kak drug lokalni radio. Veliko mi pomeni narodno zabavna glasba.

6)

Š)Kakšna je bila izkušnja pridobitve voziškega izpita?

Veliko veselje ga je bilo delat. Vsak gre z veseljem delat. Naredil sem ga v prvič. Bil sem dober... Moji vrstniki so ga šli tudi delat.

Kakšna je bila izkušnja prvega lastnega avtomobila?

Prvi avto...ja sem ga bil vesel, ker je bil prvi. Veliko sem ga čistil. Bolj kot danes. (smeh)

T)V čem je bila ključna motivacija za pridobitev voziškega izpita ali za nakup lastnega avtomobila?

Izpit sem šel delat zato, ker sem dobil službo in je bila daleč od doma. Sem si zato kupil avto. Najprej sem imel samo motor potem sem pa kupil še avto, da si na suhem (smeh). Izpit sem pa šel delat predvsem zato, ker so ga delali vsi moji vrstniki in da sem lahko neodvisen in da sem se lahko vozil.

7)

U)Ali vas avtomobil kdaj v čem ovira?

Ovira me pozimi, ko ga nimam kam dat... ovira tudi zato, ker imamo manjši prostor pred hišo, a vsak bi imel avto.

V)Ste si po opravljenem izpitu v večji meri lahko izbirali svoje aktivnosti v prostem času?

Ja veliko sem se prevozu, s kolegi smo hodil na fešte. Nisem rabil doma spraševati za prevoz. Bil sem sam svoj gospodar.

8)

X)Če je v avtu družina ali par, kdo vozi?

Najbolje se počutim, če vozim kar sam in tudi največkrat vozim sam.

Kdo vozi, če so v avtu prijatelji?

Vozi tist od katerega je avto. Po dobri fešti pa tist, ki je najbolj trezen.

Y)Ali kdo vodi vašo vožnjo? Komentira vožnjo?

Ne.

9)

Q)Ali se vožnja žensk in vožnja moških razlikuje?

Vožnja, ja, malo se. Po mojem mnenju so moški boljši vozniki, bolj so sposobni za popravilo in tudi drugače.

Kako se razlikuje?

Ja razlike, moški so dobri vozniki. Vendar so tudi eni moški slabi vozniki. Limenli (smeh). Vozijo ženske bolj počasi in bolj se bojijo.

Z)Kdo vozi slabše, ženske ali moški?

Ja mal sem že povedal. Ženske vozijo malo slabše (smeh). So bolj previdne, ampak če bi bile ženske tako hitre kot moški, bi bil sam karambol.

10)

Ž)Ali kdaj vozite v rumeno luč.

Ja, ampak velikokrat pridem z veliko hitrostjo in grem skozi rumeno.

Se vam zdi to sprejemljivo?

Ja, če je velika hitrost.

A2)Ali kdaj vozite neprijeti?

Ja kje v domači vasi ali pa po gozdnih poteh.

Se vam zdi to sprejemljivo?

Ne, ampak pozabim, ker je majhna brzina.

B3)Ali kdaj telefonirate med vožnjo?

Ne, ker se že prej zmenim kar rabim.

C4)Ali kdaj prekoračite omejitve hitrosti?

Ja na ravni cesti ali na lepo asfaltirani.

Se vam zdi to sprejemljivo?

Ne, ampak pride (smeh)

Č5)Ali vozite pod vplivom alkohola?

Ja kdaj, ampak fajn merkam, da me policaji ne dobijo.

Se vam zdi to sprejemljivo?

Ne, ampak tako pride. Kolegi, pijača, fešta pa je. Pol pa domov (smeh).

PRILOGA B: 2. intervju

Spol: ženska

Starost: 26 let

Izobrazba: visoka šola

Dolžina vozniškega staža: 8 let

1)

A)Kakšen avto imate in kaj je bil razlog izbora?

Hm (smeh) imam Cliota. Razlog je bil pa denar. Takrat trenutno ni bilo denarja za boljšega

B)Kakšen avto bi imeli radi?

Ne vem kakšnega bi imela. Velikega ne.

Zakaj?

Zakaj manjši avto, ker nimam dolge vožnje, zaradi lažjega parkiranja, ker veliko vozim po mestu. In še največkrat se vozim sama.

C)Kakšen avto ne bi hoteli imeti?

Kakšen velik ne bi mela ali pa fajn močen. Ne bi mela kakšnega korejskega ali kakšne škode. Zakaj ne? Ker velikrat slišim da so slabe. Poglabljam pa se ne v to.

Č)Ali bi se po manjšem trčenju še naprej vozili s poškodovanim avtomobilom?

Ne se ne bi.

Zakaj?

Prvič ni dobro da se voziš s takim avtomobilom, drugič mi je pa nerodno, da bi me drugi spraševali kam sem se zaletela čeprav se bi kdo drug zaletel vame.

D)Ali imate kaj individualizirane opreme, dodatkov v avtomobilu, okraski, posebne tablice?

Aja tistega kiča notr. Ne veliko takih dodatkov ne maram. Tisto kar je v avtu ko je narejen je čist v redu.

Zakaj ne?

Ja imam pa vedno dežnik. To je to. Drugo je preveč. Nimam dišavc. Odpreš vrata in prezračiš in najlepše diši.

E)Na kakšen način skrbite za svoj avto, predvsem netehnično? Kako pogosto pospravljate, operete avtomobil?

Ja perem ga občasno po potrebi čeprav bi ga lahko večkrat. Dokler sem imela nov avto sem ga prala večkrat, bolj kot je starejši bolj ga zanemarjam.

Ali želite imeti vedno urejen avto?

Poskušam. Kolikor mi uspe. Lepše se je peljati v čistem avtomobilu. Včasih se peljem s kom drugim in vidim da ima po tleh polno smeti pa me to moti.

2)

F)Ali vozite drugače, če ste dobre ali slabe volje in zakaj?

Ja. Če sem dobre volj mislim da vozim bolj umirjeno lažje se skoncentriram, bolje opazujem naravo in z lepšim občutkom grem na cesto. Če sem pa slabe volje vozim neskoncentrirano zalotim se sama sebe da ne vozim tako previdno. Hitro me vznemirijo ostali udeleženci v prometu.

Ali kakšen dan vozite hitreje oz. počasneje in zakaj?

Mislim da ne.

Zakaj?

Ne vem, bojim se hitre vožnje.

G)Ali imate svoj slog vožnje? Kako bi ga opisali?

Hm... ja ne vozim ne prehitro in mislim da ne tudi prepočasi, držim se prometnih predpisov in upoštevam vse znake, ki jih lahko. Rada vozim varno da pridem varno do cilja.

3)

H)Kakšni so vozniki pri nas?

Hm. Vozniki so taki in taki in taki... so vozniki, ki bi lahko rekla da divjajo, da vozijo prepočasi. In so vozniki, ki lepo vozijo bi lahko rekla.

I)Kdo so dobri in kdo slabi vozniki?

Dobr vozniki so lahko bi rekla, vozniki starejši nad 30 let, misli imajo že več prakse, v vožnji. slabši vozniki pa so, slabši vozniki so mlajši, pravkar narejeni z vožniškim izpitom, z malo izkušenj in dobrim avtomobilom. Večkrat se ga sposodijo od staršev in hočejo izkoristit priliko. Pol jih pa hitrost ubije. Starejši vozniki, ki hočejo voziti previdno in potem vozijo prepočasi. Takim rečemo vozniki s klobukom. Hudomušno (smeh)

J)Kakšno mnenje imate o voznikih tovornjakov, motorjev?

Ja vozniki tovornjakov v mislih mam vedno da so dobri vozniki, večkrat jih opažam pred sabo, a dajejo pravočasno smerokaz. O tovornjakarjih imam dobro mnenje.

In Motoristi? O motoristih pa nimam dobrega mnenja. Vsaj o nekaterih. Niso vsi enaki.

Zakaj? Divjajo po cesti. Večkrat vozijo v škarje. Prehitevajo po nepotrebnem, pred semaforjem sploh ne čakajo za avtomobilom, se vrivajo. Skratka so kako naj rečem predrzni, predrzni vozniki. Ni čudno, da je toliko motoristov mrtvih.

Imate kakšne tipične negativne izkušnje?

S tovornjaki ne. Z motoristi pa, ko mi je skočil pred avto v križišču, ko sem imela zeleno luč.

K)Kakšno imate mnenje o kolesarjih in pešcih.

Kolesarji je čedalje več na cesti. Nimam slabega mnenja če se vozijo drug za drugimi in imajo med sabo dovolj veliko razdaljo, motijo me pa kolesarji, ki vozijo vštric, vzporedno. Ali pa da je velika nepretrgana kolona, da jih ne moreš prehitet.

In pešci?

Ja pešci smo vsi. V večji nevarnost pa so ljudje, ki ne upoštevajo teh...ker ne uporabljajo kresničk, in s tem niso vidni. Čeprav oni mislijo, da ima avto luči in jih lahko voznik vidi. Posebno starejši. Več kresničk nosijo otroci.

Imate kakšne tipične negativne izkušnje z kolesarji ali pešci?

Ja sam se ne spomnim (smeh)

4)

L)Ali si ogledate druge voznike, npr. pred semaforjem. Vas zanima kdo so-pol, starost?

Ja, kdaj pa kdaj ja,vedno pa ne. Če se mi kam mudi me ne zanima.

M)Kaj vas moti pri vožnji drugih? Kaj razumete kot nesramno vožnjo, katera dejanja?

Zelo moti sekanje ovinkov drugih voznikov, prehitevanje na ovinkasti cesti, tam sploh ne moreš prehitet, da kdo pripelje za mano in začne bremzat da vse cvili.

N)Opišite dogodek ali več dogodkov, ko se je pokazala nesramnost drugega voznika.

Joj najbolj mi je ostala v spominu vožnja sodelavca, ki je vozil čez mesto čez vse rdeče luči in to ponoči. Bila je prazna cesta on se je hotel pokazat kot zelo sposoben voznik.

O)Kako si ponavadi razlagate prepočasno vožnjo drugih?

Da je na cesti kjer je omejitvev 80 vozi pa 40. pomislim, da je starejši, da ma slabe reflekse, se ne upa pritisnit na gas. Ali mogoče pa je pijan. Ali pa se eni ljudje od daleč in samo opazuje naravo. To večkrat vidim v Šmarjeških Toplicah, kjer je veliko turistov.

Kako si razlagate bliskanje z lučmi?

Takoj pomislim, da je nekje v bližini policija ali pa radar. Nato pomislim, da me je srečal kakšen znanec. Nato šele pomisli, da mi je mogoče crknila kakšna luč.

5)

P)Ali lahko rečete, da radi vozite, da vozite z užitkom?

Ne

Zakaj ne?

Ker nisem...nimam kakšne posebne želje do vožnje. Mi je samo potreba za prevoz in enega kraja v drugega. Nikoli nisem imela posebne želje do vožnje z avtomobilom. Vedno me je bolj privlačilo kolo ne morem pomagat. Zato občudujem tovornjakarje, da morejo prebit toliko časa za volanom.

R)Kaj se dogaja na daljši samostojni vožnji, kaj takrat počnete? Ali skušate ustvariti posebno vzdušje in na kakšen način?

Če se vozim sama si prižgem radio. Če imam pa sopotnika pa se pogovarjam. Ker pogovor s sopotnikom pomerja in ti krajša čas.

S)Vas vožnja v avtomobilu pomirja? Si vožnjo kdaj izberete za sproščanje?

Ne tega pa ne. Rajše bi si izbrala televizijo. Avto pa res, vožnja pa zahteva celega človeka in ni dobro sredstvo za pomirjanje.

Imate v avtomobilu posebno glasbo?

Ja ponavadi poslušam samo radio.

6)

Š) Kakšna je bila izkušnja pridobitve voznškega izpita?

V redu. Nima nobenih posebnih slabih spominov. Vse moje sošolke so delale izpit zato sem šla tudi jaz. Bilo je zanimivo, ko smo se primerjale vožnje, katera bo prej opravila izpit. Ja (smeh) hm in katera bo čim manjkraj padla. Ne vem ali sem imela znanje ali srečo sem vse naredila prvič.

Izkušnja prvega lastnega avtomobila?

Prvo sem imela petko. Bila mi je vseč je majhen avto primeren za ženske. In pa še kar dobro potegne (smeh)

T) V čem je bila ključna motivacija za pridobitev voznškega izpita ali za nakup lastnega avtomobila?

Vsi so ga imeli. Ja pa da se bom lahko vozila v službo. Da nisem odvisna od drugih.

7)

U) Ali vas avtomobil kdaj v čem ovira?

Ne. Me ne. Razen, ko je treba menat gume, ker jih ne znam. Ja pa da ne govorim o ketnah.

V) Ste si po opravljenem izpitu v večji meri lahko izbirali svoje aktivnosti v prostem času?

Lahko, ker sem šal v kino, ker sem se sama peljala. Pa v trgovine, ki niso glih blizu doma. Pa k kakšni kolegici se lahko zapeljem.

8)

X) Če je v avtu družina ali par, kdo vozi?

Volan raje prepustim možu.

Kdo vozi, če so v avtu prijatelji?

Če gremo s fešte vozi tisti, ker je po dogovoru (smeh) trezen. Drugače pa vozim sama ali tisti od katerega je avto.

Y) Ali kdo vodi vašo vožnjo? Komentira vožnjo?

Ja mož me večkrat komentira, kar me tako moti, da bi ga najraje vrgla ven. Vedno me popravlja.

9)

Q) Ali se vožnja žensk in vožnja moških razlikuje?

Se razlikuje se.

Kako?

Moški vozijo bolj samozavestno bolj odločno. Bolj hitro, bolj so samozavestni. Mogoče nimam prav ampak tako mislim. Ženske so bolj počasne. Bolj so, kakšne že, preračunljive. Ja se pa veliko ne vozim z ženskami.

Z) Kdo vozi slabše, ženske ali moški?

Ja bilo bi krivično če bi rekla da kdo vozi slabše. So dobri in slabi vozniki med ženskami in slabi in dobri med moškimi, res pa je kolikor je meni znano ženske vozijo manj vinjene.

10)

Ž) Ali kdaj vozite v rumeno luč.

Ja tudi samo malokdaj.

Se vam zdi to sprejemljivo?

Niti ne.

A2) Ali kdaj vozite neprijeti?

Ne nikoli

Se vam zdi to sprejemljivo?

To se mi ne zdi sprejemljivo, da kdo ni prijeti.

B3) Ali kdaj telefonirate med vožnjo?

Nikoli.

C4)Ali kdaj prekoračite omejitve hitrosti?

Redko

Se vam zdi to sprejemljivo?

Ja, to pa ne.

Č5)Ali vozite pod vplivom alkohola?

Ne

Se vam zdi to sprejemljivo?

Ne ni.

PRILOGA C: 3. intervju

Spol: moški

Starost: 25 let

Izobrazba: srednja šola

Dolžina vozniškega staža: 7 let

1)

A)Kakšen avto imate in kaj je bil razlog izbora?

Vozm Renault 5. Razlog za nakup avta je bil, da sem ga dobil od prvega lastnika in d' je bil zelo ohranjen. Res je, da je bil dost drag, ampak ni bil nikol razbit.

B)Kakšen avto bi imeli radi?

Zelo rad bi mel Audi A3.

Zakaj?

Ker se mi zdi varen, ma majhno porabo bencina in mi je zelo všeč. Če bi mi pa finance dopuščale, bi kupu Mercedesa. Pol bi bil pa pravi frajer u mestu.

C)Kakšen avto ne bi hoteli imeti?

Ne bi hotu imeti zlo drazga avtomobila.

Zakaj ne?

Ker bi se bal da mi ga kdo ukrade in da mi ga ne bi razbil ali podrsal s ključi. Če bi meu zlo drag avto, potem bi moral zelo velik dnarja dat za registracijo.

Č)Ali bi se po manjšem trčenju še naprej vozili s poškodovanim avtomobilom?

Če bi bil avto v voznem stanju, bi se odpeljal do doma. Potem bi takoj poskrbel za popravilo vozila. Sej, če ni avto dost razbit se lahko pelješ naprej.

D)Ali imate kaj individualizirane opreme, dodatkov v avtomobilu, okraski, posebne tablice?

V avtu nimam nobene dodatne opreme.

Zakaj ne?

Ker se mi zdi to nesmiselno in metanje denarja skozi okno. Taki dodatki so za šminkerje, ki mislijo da so nekaj več, v resnici pa niso. Mam samo lepe prevleke za sedeže.

E)Na kakšen način skrbite za svoj avto, predvsem netehnično?

Perem ga (smeh). Ja, pa posesam.

Kako pogosto pospravljate, operete avtomobil?

Avto operem enkrat na tri mesce, zato ker se mi zdi škoda vode. Po vsakem dežju je avto spet umazan, zato je nesmiselno, ga prati pogosteje. Znotraj avtomobila pa je pomembno, da je dokaj čist.

Ali želite imeti vedno urejen avto?

Poskušam pazt, da ga znotraj ne umažem, če pa ga, ga pa očistm, ko mam čas. Zakaj bi skor vsak dan pral avto, ko pa dostkrat dež pada. Se mi zdi brez veze.

2)

F)Ali vozite drugače, če ste dobre ali slabe volje in zakaj?

Moja vožnja je zelo odvisna od trenutnega razpoloženja. Če sm dobre volje, vozim mal hitrej, ampak ne pretirano, mal nad omejitvijo hitrosti.

Ali kakšen dan vozite hitreje oz. počasneje in zakaj?

Če sem pa slabe volje, vozim pa počasnej, ker ne želim tvegat, da se mi med vožnjo pripeti kaj neprijetnega. Za povrh so pa še kazni previsoke, da bi se vozu hitrej.

G)Ali imate svoj slog vožnje? Kako bi ga opisali?

Nimam svojega sloga, vozim kot vsi navadni vozniki. Volan držim sm z eno roko, drugo roko mam pa na šaltheblu.

3)

H)Kakšni so vozniki pri nas?

Vozniki pri nas so zelo agresivni, ker večina ne spoštuje prednosti vožnje in s tem izsiljuje druge voznike. Kot drugo pa je pomembno, da so vozniki pri nas zelo nestrpni, med katere včasih sodim tudi sam. Res je, da sem včasih mal živčen, če kdo pred mano vozi po polžje, ko bi lahko vozil hitreje. To me tako razpizdi, da bi ga kr prebutal.

I)Kdo so dobri in kdo slabi vozniki?

Dobri vozniki so tisti, ki spoštujejo predpise in ne izsiljujejo drugih voznikov. Med slabe sodijo tisti, ki vozijo po polžje. Lahko bi vozili po omejitvah in s tem tudi varno. Če se pa ne čutijo sposobne za vožnjo, naj pa rajši ostanejo doma in ne gredo na cesto, ker s tem delajo druge voznike živčne.

J)Kakšno mnenje imate o voznikih tovornjakov, motorjev?

Vozniki tovornjakov so zelo pogosto nesramni in ne upoštevajo osebnih vozil, ki so veliko hitrejši od njih in jih izsiljujejo.

Imate kakšne tipične negativne izkušnje z njimi?

Imam več slabih izkušenj z vozniki tovornjakov, ko sem bil udeležen v situacije, ko bi zaradi izsiljevanja tovornjaka, bil kmalu udeležen v prometno nesrečo, so me pa na srečo rešili moja prisotnost in prisebnost pri vožnji, da sem se izognil prometni nesreči. Te tovornjakarje sploh ne bi več spustu na cesto, ker vozjo zelo neodgovorno in neumno. Kaj bo eno avto naredu proti 40- al pa več tonskem kamionu. Voznik nima šans, da bi preživu.

Kaj pa vozniki motorjev?

Vozniki motorjev pa so prevečkrat objestni, vozijo mnogo prehitro in nepremišljeno. Ni čudno, da je tolk nesreč na cest.

K)Kakšno imate mnenje o kolesarjih in pešcih?

Zelo veliko pešcev in kolesarjev je nesramnih, ker se ne menjo za voznike osebnih vozil in s tem ogrožajo samega sebe. Če se vedejo nesramno in pride do situacije, da ga voznik povozi, bi moral zato odgovarjat kolesar ali pa pešec, ne pa da je avtomatično kriv voznik osebnega avtomobila. Policaji bi moral večkrat kaznovat pešce in kolesarje.

4)

L)Ali si ogledate druge voznike, npr. pred semaforjem. Vas zanima kdo so-spol, starost?

Zelo pogosto si ogledam druge voznike, če je kdo poznan med vozniki, da ga lahko pozdravim, al pa če je katera luštna bejba za volanom. Včasih je dobr pogledat kakšno lušno bejbo.

M)Kaj vas moti pri vožnji drugih? Kaj razumete kot nesramno vožnjo, katera dejanja?

Pri vožnji drugih ljudi me moti premajhna varnostna razdalja, izsiljevanje prometa, vožnja čez rdečo luč na semaforju in objestnost voznikov. Najbolj na živce mi pa gre, če gre kateri bedak prehitevat čez polno črto. Tazga bi pa samo zaprl, ključ bi pa stran vrgu.

N)Opišite dogodek ali več dogodkov, ko se je pokazala nesramnost drugega voznika.

Ko mi je kateri voznik izsilil prednost, potem pa je vozil počasi. V takih primerih bi najraje prehitel voznika, se pred njim ustavil in ga potegnil iz avtomobila, da bi ga prebutal. Skor vsak teden se mi to zgodi, tako da sem ratal kar mau odporen na to.

O)Kako si razlagate bliskanje z lučmi?

Voznik ni povsem prisoten pri vožnji, o nečem razmišlja, ali pa se pogovarja po mobitelu. Za take voznike bi morali uvesti zelo visoko kazen, ker ovirajo in ogrožajo druge voznike...Če mi kdo bliska z lučmi, potem mislim da me pozna, al pa kje stoji radar. Tut jst včasih poblendam komu, če vidim da kje stoji radar, zakaj bi policaji živel na naš račun.

5)

P)Ali lahko rečete, da radi vozite, da vozite z užitkom?

Zelo rad se vozim. Že odkar sem naredil vozniški izpit, mi je vožnja z avtom pravi užitek.

Zakaj?

V avtu se počutim sproščenega, poslušam radio in opazujem svet okoli sebe. Nikoli mi ni bil problem peljati kam daleč, zelo rad pa grem z avtom v Ljubljano. Edino pu Ljubljani mi ni dobr vozt, ker ti vsak trob, če se voziš po omejitvah. Tam se moraš hitreje vozit, zato me zmeraj skrbi, kje bo postavljen kakšen radar.

R)Kaj se dogaja na daljši samostojni vožnji, kaj takrat počnete? Ali skušate ustvariti posebno vzdušje in na kakšen način?

Če se peljem kam daleč in sem sam v avtu si prižgem radio in poslušam glasbo. To mi pomaga, da mi čas v avtu mine zelo hitro. Če ne bi mel v avtu radia, potem bi se mi zmešalo. Če se vozim s službenim avtom, kjer nimamo radia notr, potem vzamem slušalke, pa prek mobitela poslušam musko.

S)Vas vožnja v avtomobilu pomirja? Si vožnjo kdaj izberete za sproščanje?

Če sem včasih živčen ali v skrbeh, se usedem v avto in se malo vozim naokoli. Tako se pomirim in sprostim, pri čemer mi pomaga tudi muska v avtu.

Imate v avtomobilu posebno glasbo?

Ni važno kakšna muska je, včasih mi je pa pomembno da je muska umirjena, kar mi pomaga pri sprostitvi. V navadi mi je da ko pridem v avto, takoj prižgem avto.

6)

Š)Kakšna je bila izkušnja pridobitve vozniškega izpita?

Ko sem naredil vozniški izpit, sem mislil da je to vse kar moram narediti. V resnici se je pa šele takrat začela šola vožnje. Vsakodnevno se voznik uči, ker skoraj nikoli nima identične situacije. Z vsakim prevoženim kilometrom se voznik nekaj nauči, da lahko odreagira v nevarnih situacijah. Je pa res da se voznik nikoli ne nauči vsega.

Kakšna je bila izkušnja prvega lastnega avtomobila?

Ko sem dobil svoj prvi avto, sem mislil da sem car, ko pa sem moral zanj skrbeti, ga tankati in popravljati pa mi je postal kar pravo breme. Še posebej je blo težko, ko sem moral avto registrirat, ker sem bil dijak denarja pa nisem mel. Še dobr, da mi je za registracijo dal fotr denar.

T)V čem je bila ključna motivacija za pridobitev vozniškega izpita ali za nakup lastnega avtomobila?

Imel sem željo, da čimprej naredim vozniški izpit, ker sem imel željo voziti avto. Prvi avto mi je dal brat, tako da je bila želja še večja, ker sem pol leta preden sem naredil izpit, imel doma parkiran svoj avto. Še najbolj me je pa gnalo, da naredim izpit, ker so vsi starejši kolegi mel izpit, pa sem ga hotu še jaz naredit.

7)

U)Ali vas avtomobil kdaj v čem ovira?

Avtomobil me nikjer ne ovira.

V)Ste si po opravljenem izpitu v večji meri lahko izbirali svoje aktivnosti v prostem času?

Lahko se odpeljem kamor hočem in kadar hočem. To je bistvenega pomena, da ima človek svoj avto. Obenem pa nisi odvisen od drugih ljudi. Greš od doma kadar hočeš, voziš se kolikor časa hočeš, in prideš domov kadar hočeš.

8)

X)Če je v avtu družina ali par, kdo vozi? Če je v avtu družina, po mojem mnenju najpogosteje vozi moški. So pa tudi izjeme

Kdo vozi, če so v avtu prijatelji?

Če so pa v avtu prijatelji, pa ni nujno da vozi moški, lahko vozi tudi ženska.

Y)Ali kdo vodi vašo vožnjo? Komentira vožnjo?

Če je v mojem vozilu kot sopotnica moja babica, mi zelo pogosto govori, kako moram voziti. Poanta je pa v tem, da ona sploh nima vozniškega dovoljenja. Pa tut moja mama mi dostikrat pridiga, kako moram voziti. Sm jst se ne pustim, da bi me vožnje učila ženska.

9)

Q)Ali se vožnja žensk in vožnja moških razlikuje? Če se, kako?

Večina žensk vozi previdneje od moških, so bolj strpne od moških in imajo manj agresivno vožnjo. So pa tudi izjeme. Maš kakšno žensko, ki nori po cesti kot nora. Po večini pa so ženske bolj umirjene voznice kot moški.

Z)Kdo vozi slabše, ženske ali moški?

To je čisto odvisno od posameznika, toda mislim da so večinoma boljši vozniki moški. So pa tudi izjeme, ko nekatere ženske vozijo bolje od nekaterih moških. Predvsem stari ljudje ne znajo voziti avta, zato bi jim morali pobrat izpiti.

10)

Ž)Ali kdaj vozite v rumeno luč. Se vam zdi to sprejemljivo?

Nikoli in se mi tudi ne zdi sprejemljivo.

A2)Ali kdaj vozite neprijeti?

Ne. Vsakič, ko se usedem v avto se pripnem z varnostnim pasom. Mislim, da je varnostni pas zelo pomemben dejavnik pri varnosti v avtomobilu. Problem je le poletiti, ko je zelo vroče v avtomobilu, ker je vozniku zelo neprijetno, ko je pripet s pasom. No, le če grem v bližnjo trgovino ali gostilno se ne privežem.

B3)Ali kdaj telefonirate med vožnjo?

Včasih telefoniram med vožnjo. Poskušam, da tega ne počnem, se pa včasih spozabim in telefoniram.

Se vam zdi to sprejemljivo?

Mislim, da telefoniranje med vožnjo ni varno, je pa res, da kljub temu to počnemo. Mislim, da so še premajhne kazni za uporabo mobitela.

C4)Ali kdaj prekoračite omejitve hitrosti?

Včasih prekoračim hitrost, je pa res, da nikoli ne pretiravam.

Se vam zdi to sprejemljivo?

Ni dobro in varno, da se vozim hitreje, ampak včasih nimam časa in se mi mudi. Če se avtomobil vozi hitreje, je reakcijski čas zaviranja večji in voznik ne more ustaviti

pravočasno. Tako pride do hudih prometnih nesreč. Dosti nas vozi hitreje, poanta je pa v tem, da se ne zavemo hudih posledic.

Č5)Ali vozite pod vplivom alkohola?

Včasih sem vozil večkrat pod vplivom alkohola, potem pa me je izučila izkušnja bližnjega človeka, da to ni varno in da so kazni previsoke.

Se vam zdi to sprejemljivo?

Ni varno, da človek, ki malo preveč popije, se usede za volan. Mogoče se čuti sposobnega, ampak kazni so previsoke, da bi si človek lahko to privoščil.

PRILOGA D: 4. intervju

Spol: ženska

Starost:26 let

Izobrazba: višja izobrazba

Dolžina vozniškega staža: 7 let

1)

A)Kakšen avto imate in kaj je bil razlog izbora?

Imam Ford Fiesto... Razlog, da sem izbrala lih ta avto...am...ne vem, takrat sem res nujno rabila avto in čist tko na hitro, ko sem iskala katerga bi kupila...rablena seveda...je bil ta še najbolj ugoden...pa še vseč mi je bil.

B)Kakšen avto bi imeli radi?

Ne vem...kakšnega manjšega, če bi že izbirala...sicer sem z mojim čist zadovoljna. Znamke avta... nimam pojma. Prav nikol se nisem obremenjevala s tem... pa tud ne zanima me. Važno, da se dobr pelje in da te ne pusti na cedilu.

Zakaj?

Zato, ker velikega ne rabim. Vsaj ne še. Majhnega se laži parkira in še lepši zgleda... ne vem... zdi se mi primernejši. Pač za v mesto.

C)Kakšen avto ne bi hoteli imeti?

Takega, ki je zelo drag za vzdrževat. Sej v bistvu ni noben prav poceni (smeh). Mislim v tem smislu, da ni treba skoz neki popravljat in da se kar naprej nekaj kviri. Kot recimo na mojmu trenutno (smeh). Ja, pač nekega velika terenca res ne bi imela...sem ga že vozila in je prav čudn občutek. Po eni strani je ful dobr občutek, k si tko visok za volanom in zgledaš pomemben, samo nikol ne veš kolk ceste si zasedu in al boš uredu ovink speljal... ni unga tapravga občutka... No, sej najbrž se že navadiš, samo ker ga ne potrebujem, si ga tud ne želim.

Č)Ali bi se po manjšem trčenju še naprej vozili s poškodovanim avtomobilom?

Ja, po moje že. (smeh) Če bi na primer nekam mal podrajsala in bi bil samo opraskan itak. Kaj pa naj. Mogoče tud če bi se slučajno mal zaletela nekam tko...u kakšen steber al kej tazga, kar ne bi mogla močno poškodovat...če bi bil pa drug avto ...to pa ne vem. Na srečo se še nisem v nobenga zaletela... Samo po mojem ...ne vem... si ne predstavljam, da bi kar šla naprej, če bi mela nesrečo.

D)Ali imate kaj individualizirane opreme, dodatkov v avtomobilu, okraski, posebne tablice?

Ja imam. Sicer ni nič posebnega... takrat ko sem kupila avto sem kupila tud preobleke... take ki imajo zmaja našitega. Takrat mi je blo to zelo vseč. Zdej sem se pa že navadla in nič več posebnega...to bi na primer blo individualizirano. Okraski pa...hm... ne mislim, da nimam nič. Aja, edino na ogledalu mam obešen lovilec sanj. To je to.

Zakaj jih imate?

Preobleke sem dala gor čist zaradi tega, da je bil avto mal drugačen... moj. Ja, da sem lahko rekla, zdej je pa to moj avto. Lovilca sanj sem pa dobila lansko leto za rojstni dan in naj bi bil za srečo, za varnost. En prijatelj mi ga je naredu.

E) Na kakšen način skrbite za svoj avto, predvsem netehnično?

Hmm... kaj pa vem. Bolj mal skrbim za avto. Sem pa tja ga mal notr pospravim.

Kako pogosto pospravljate, operete avtomobil? Ali želite imeti vedno urejen avto?

Ah, kje! Moj avto je čist tak... na free variantu. Mogoče ne bi blo slabo, če bi bil bolj urejen, samo se mi res ne da. Pa itak se več al manj skoz sama vozim in je sovoznikov sedež malkrat zaseden. Tko da je tista stran kar razmetana. Če se pa že zgodi da koga peljem zraven, pa mal nazaj zmečem al pa na tla (smeh) jah... sej ni lepo, ampak... kar ne pospravim. Tud zunaj ga skoraj ne umivam, ga kar na dežju pustim, da ga mal spere. Edino, če so šipe res umazane, pol pa jih spucam. No, pa pred registracijo naredim mal čistilne akcije... Drugač pa res ne. Urejen avto, meni ni pomembno. Če se pa na primer usedem v kakšnega, je pa lepo, če je posprevljen. Samo, sej pravim, ponavad se sama vozim, pa tud ne sekiram se, če je mal umazan. To zdej že vsi vejo in pač, mal morjo potrpet. (smeh)

2)

F) Ali vozite drugače, če ste dobre ali slabe volje?

Ja. Kadar sem bolj slabe volje ponavad vozim počasneje. Ne da se mi hitro reagirat in se nekam vrvivat, še posebno če je gužva. Mogoče me kdo kej preklinja, ampak takrat mi je vseeno. Če sem pa dobre volje potem pa... muska je bolj na glas, mogoče še pojem zraven in bolj dinamično vozim.

G) Ali imate svoj slog vožnje? Kako bi ga opisali?

Ne, mislim da ga nimam. Čeprav drugi pravjo, da tam kjer je omejitvev 50, grem jaz 40 (smeh) Samo to ni res. No ja, mogoče mal, ker mi res ni do plačevanja kazni.

3)

H) Kakšni so vozniki pri nas?

Ne vem... kakšni pa so?

I) Kdo so dobri in kdo slabi vozniki?

Hmm... To pa res ne vem.

So kakšne kategorije voznikov, ki so boljši ali slabši?

Ja, mogoče so res. Tisti, ki so bolj na cesti znajo boljše vozit, čeprav ne vem. Lih taki znajo najbolj izsiljevat, ker se mi zdi da ratajo mal neobčutljivi na cesti... mogoče da so jo že mal naveličani. Slabši pa... ja, starejši. Sej vem, da je to mal stereotipno, ampak je res. Ko se ti kakšen starejši lih pred tabo muči z vožnjo, kar mal znorim. Ko mečkajo na križiščih in že ko jih pogledaš vidiš, da je boljš, da je varnostna razdalja večja, ker se ti lahko premisli in čist drugam zavije al pa kej tazga. Mal nevarni so. No, sej tud kakšni norci se postavjo na pas za levo in potem švignejo naravnost. Samo itak so taki že čez križišče, preden uspeš kej pokomentirat. Kakšni mladi vozniki znajo tud kakšno prav tipično začetniško napako narest, ko se vidi da jih je strah za volanom, samo taki smo vsi bli. Pa sej tud starejše počakaš, da si zmislijo kaj hočejo, samo mal me moti to.

J) Kakšno mnenje imate o voznikih tovornjakov, motorjev?

Tovornjakih... kaj pa vem. Nič posebnega ne mislim o njih. O motoristih tud ne. Včasih me kakšen ustraši, ko piči mimo, samo nič posebnega ne mislim o njih.

Imate kakšne tipične negativne izkušnje?

Hmm... niti ne. Nič posebnega se ne spomnim.

K) Kakšno imate mnenje o kolesarjih in pešcih?

Kolesarji znajo biti malo moteči, ker imam občutek, da si vzamejo kar preveč prostora na cestah, tam kjer ni steze. Pa še tam kjer je, grejo rajši po cesti. To je res brez veze.

Sploh kakšna mama, ki gre iz trgovine in natovori kolo, da komaj šofira potem se pa še po cesti mimo steze vozi. To je čisto oviranje prometa! Po kakšnih lokalnih cestah, ki niso urejene pa pač itak ne morjo vozit drugje kot po cesti. Čez poletje edin, ko jih je res veliko, znajo bit moteči, ker se jim moraš kar naprej izogibat...

In pešcih?

Pešci pa podobno. Najbolj netolerantna sem, ko kdo skoči čez cesto, kjer ni prehoda. Ostalo pa kaj... vse se da zmenit.

Imate kakšne tipične negativne izkušnje?

Ravno to, kar sem že naštela... Prav kakšen poseben dogodek mi na pride na misel. Tko, da na splošno taki, ki si vzamejo preveč svobode al pa ne upoštevajo predpisov in potem moraš čakati, da se rešijo iz kakšne ulice ali pa obračajo sred ceste. To mi gre na živce.

4)

L)Ali si ogledate druge voznike, npr. pred semaforjem. Vas zanima kdo so-pol, starost?

Ja, kar pogledam...kar tko, ker nimam kaj boljšega počet.

M)Kaj vas moti pri vožnji drugih? Kaj razumete kot nesramno vožnjo, katera dejanja?

Prav zelo počasna vožnja na cesti kjer je omejitev 90 km/h. To me moti. Po drugi strani pa tud po avtocesti, ko nekateri vozijo čist prehitro in če slučajno prehitvam avto al pa tovornjak in jest grem po navadi mal čez 130 un pa za mano pripelje 150, 160 in že od daleč žmiga z lučmi, kao umakni se mi. To je nesramno. Kot, da grem prepočasi, ko gre pa on prehitro. Pa itak se nimaš nikamor umaknit. Kaj naj takrat? Mal pokomentiram in grem naprej (smeh).

N)Opišite dogodek ali več dogodkov, ko se je pokazala nesramnost drugega voznika.

Ja ne vem kaj naj še povem... Nesramno je tud, ko se voznik za tabo nekaj razburja in ti z rokami kaže, ker niti ne razumeš. Pred semaforjem če ne spelješ lih tisto sekundo ko se prižge zelena. Pa take stvari...živčnost.

O)Kako si ponavadi razlagate prepočasno vožnjo drugih?

Jah, mečkač (smeh). Počasnež. Če ga prehitiš in slučajno vidiš voznika, potem lahko mogoče ugotoviš kaj mu je. Kakšen telefonira al pa tko.

Kako si razlagate bliskanje z lučmi?

Na nekaj me opozarja. Mogoče mi luči ne gorijo, al so pa za naslednjim ovinkom policaji.

5)

P)Ali lahko rečete, da radi vozite, da vozite z užitkom?

Niti ne.

Zakaj ne?

No, včasih mi paše, da se kam zapeljem, samo to je redko. Nekak me vožnja zmatra, še posebno dolga. Ponavad se peljem, ker se moram, ker moram nekam it in pač je treba z avtom. Sej tud če je blizu grem ponavadi kar z avtom, ker se mi ne da peš... al je pa z avtom velik hitrjš. Kakšnega velikega užitka pa nimam.

R)Kaj se dogaja na daljši samostojni vožnji, kaj takrat počnete? Ali skušate ustvariti posebno vzdušje in na kakšen način?

Obvezno imam prižgan radio. Če ni po radiu dobre glasbe, dam pa kakšen CD noter. Včasih sem si prav posebno zapekla CD za v avto in potem jih imam nekaj.

S)Vas vožnja v avtomobilu pomirja? Si vožnjo kdaj izberete za sproščanje?

Ne, nikoli si je ne izberem za sproščanje. Rajši grem na kakšen sprehod.

Imate v avtomobilu posebno glasbo?

Ja, sej sem že rekla. Mal drugačna je kot jo ponavadi poslušam. Kaj pa vem, kakšna zbirka pesmi, ki smo mi še posebej všeč.

6)

Š) Kakšna je bila izkušnja pridobitve vozniškega izpita?

Nič posebnega. No ja, takrat je bila posebna. Tko...navdušen si, ker boš končno znal voziti avto. Po drugi strani pa mal strašljiva, ker je vse tolik drugače in si ne zaupaš. Se mi zdi, da se hitro navadiš. Je pa treba, da greš večkrat sam z avtom. Ne, da kdo od staršev sedi zraven in ti narekuje... to je nujno, da si zaupaš v vožnji.

Izkušnja prvega lastnega avtomobila?

Odlična. Tko, kot simbol svobode. To je moj avto! In lahko grem kamor hočem. Čeprav nikol nisem šla kar nekam, samo zato ker sem lahko šla.

T) V čem je bila ključna motivacija za pridobitev vozniškega izpita ali za nakup lastnega avtomobila?

Jah, izpit je že nujen. Če nimaš avta, si lahko na primer sposodiš od staršev ali koga drugega, če nimaš pa izpita potem moraš pa peš. Al pa z avtobusi in vlaki. Ko sem začela hodit na fakulteto mi je pretehtalo to, da sem bila z avtom tud uro prej tam in tud v stroških na mesec ni bilo velike razlike.

7)

U) Ali vas avtomobil kdaj v čem ovira?

Kaj pa vem. Niti ne. Včasih ne veš ali boš najdu parkirišče in to je kar frustrirajoče. Predvsem v Ljubljani, in si je zato treba vzeti kakšnih 15 minut več... al pa še več časa, odvisno kam greš in kdaj.

V) Ste si po opravljenem izpitu v večji meri lahko izbirali svoje aktivnosti v prostem času?

Ja, ni bilo treba več usklajevati obveznosti z drugimi družinskimi člani.

8)

X) Če je v avtu družina ali par, kdo vozi?

Ja, če gremo z mojim avtom, vozim jaz, in tako naprej. Vozi lastnik avta. Razen, če se zmenimo in določimo šoferja. Ko gremo kam žurat, recimo v Ljubljano in je treba priditi varno domov. Potem se naredijo tudi kompromisi. Gremo z mojim avtom, le ti voziš (smeh). Na primer.

Kdo vozi, če so v avtu prijatelji?

Ja, jaz, če je avto moj.

Y) Ali kdo vodi vašo vožnjo? Komentira vožnjo?

Včasih. Ampak odvisno, če ne vem kam moram it, nekam kjer še nisem bla, potem je to čist o.k. Drugače pa komentiram nazaj. (smeh)

9)

Q) Ali se vožnja žensk in vožnja moških razlikuje?

Ja, se. Saj to kar naprej poslušam ženska za volanom, ni čudno, na primer. Samo mene take izjave kar zmotijo. Ker tud moški delajo velik napak. Sploh po levi v levi ovinek in še mal po gasu zraven Cel adrenalina. (smeh). Mislim sarkastično. Pa moški se večkrat usedejo pijani v avto.

Z) Vozijo ženske slabše kot moški?

Ne vem. To je relativno. Moški se bojo najbrž strinjati... No pa dobro, kakšna bočno vzvratna vožnja dela marsikateri probleme, ampak izkušnje so tud velik dejavnik. Ne morem se opredeliti.

10)

Ž) Ali kdaj vozite v rumeno luč. Se vam zdi to sprejemljivo?

Ja, jo prevozim. Pa se mi kar zdi. Nekateri semaforji sploh v prometnih konicah spustijo skozi samo po 4,5 avtomobilov in takrat tud jaz zapeljem v rumeno, da bi bila čim prej mimo. Kaj pa vem...če pa veš, da bo takoj rdeča, potem pa ne.

A2)Ali kdaj vozite nepripeti?

Zelo redko. Ne, sama se počutim bolj varno, če sem pripeta. Če se peljem v drugem avtu in se voznik ne pripne, kar vedno rečem, naj se priveže. Potem pa odvisno, eni se, drugi pa ne. Me pa moti, če niso. Kaj pa vem, kar nekaj me moti.

B3)Ali kdaj telefonirate med vožnjo?

Ja, včasih pa res. Po avtocesti je to čist uredi, ker se lahko nekako za kakšen kamion pripneš in potem lahko varno voziš in telefoniraš. Kje po kakšni lokalni cesti pa je težje in so pogovori čist kratki. Če je res nujno kličem...javim se pa tud redko...odvisno kje sem in ali je gužva ali moram bit skoncentrirana na vožnjo.

C4)Ali kdaj prekoračite omejitve hitrosti?

Tudi jo. V mestu skoraj nikoli. Ker takoj ti lahko kakšen pešec skoči na cesto. Kje izven mesta pa, ampak nikol čez 100 km/h.

Se vam zdi to sprejemljivo?

Je in ni sprejemljivo. Vse v mejah normale je sprejemljivo.

Č5)Ali vozite pod vplivom alkohola? Se vam zdi to sprejemljivo?

Ne. Ni sprejemljiva.

