

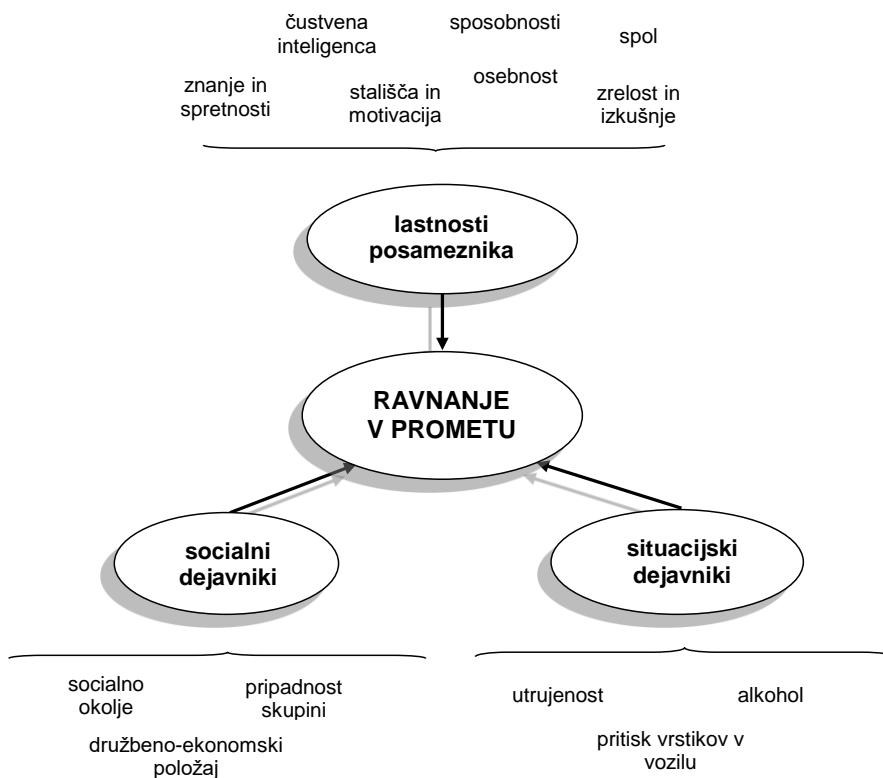


JAVNA AGENCIJA
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARNOST PROMETA

VPLIV POSAMEZNIKOVIH LASTNOSTI IN NEKATERIH DRUGIH DEJAVNIKOV NA NJEGOVO RAVNANJE V CESTNEM PROMETU

mag. Borut Boc

6. dopolnjena izdaja – maj 2020



Vsebina

Teorije in modeli voznikovega ravnanja	2
Dejavniki voznikovega ravnanja v cestnem prometu	4
Človekove sposobnosti	4
Stališča in motivacija	5
Starost in izkušnje	6
Osebnostne lastnosti	7
Čustva	7
Socialni in situacijski dejavniki	7
Alkohol ter druge droge in psihoaktivne snovi	8
Značilnosti ravnanja mladega voznika	11
Starejše osebe	13
Otroci	13
Načela cestnega prometa	13

Vpliv lastnosti in značilnosti posameznika na njegovo ravnanje v cestnem prometu

Med dejavniki, ki vplivajo na varnost cestnega prometa, ima prevladujočo vlogo človek kot njegov udeleženec. Le redko so izključni vzrok za prometno nesrečo vozilo, cesta ali okolje. Poleg znanja in spretnosti, ki se ju postavlja v ospredje pri usposabljanju in na izpitu, je tu še vrsta drugih dejavnikov, ki tvorijo obsežno in zapleteno ozadje voznikovega ravnanja v cestnem prometu.

Teorije in modeli voznikovega ravnanja

Začetki obsežnejših raziskav voznikovega ravnanja segajo v petdeseta in šestdeseta leta prejšnjega stoletja. Pred tem so bile raziskave usmerjene predvsem v problem prometnih nesreč, še posebej vzrokov za njihov nastanek, in so izhajale iz statističnih teorij nesreč.

V šestdesetih letih so imeli voznika za žrtev, ki s svojimi temeljnimi sposobnostmi ni kos kompleksnosti sodobnega cestnega prometa. V ospredju so bile voznikove zaznavno-motorične sposobnosti v okviru sistema človek-stroj-okolje.

V začetku sedemdesetih let se je pri raziskovanju voznikovega ravnanja zgodil preobrat. Na voznika so začeli gledati kot na nekoga, ki sam vpliva na svojo vožnjo, in tako sam odloča o tveganosti svojega početja. Glavni dejavnik voznikovega ravnanja naj bi bila motivacija.

Poleg motivacije je ključni pojem, ki ga v taki ali drugačni obliki vključujejo teorije voznikovega ravnanja, tudi koncept tveganja, ki bi ga lahko poimenovali tudi pojem izpostavljanja nevarnostim, ki jih pomenijo vsi premični in nepremični subjekti in objekti cestnoprometnega sistema. Pri tem ločimo med objektivnim in subjektivnim tveganjem. Prvega obravnavamo z vidika objektivnih podatkov, ki so značilni za določeno situacijo (statistični podatki o prometnih nesrečah, ekspertne ocene nevarnosti in podobno), medtem ko pomeni subjektivno tveganje zaznavo, prepoznanje in oceno rizika, s katerim se srečuje voznik pri reševanju vsakodnevnih prometnih situacij.

Med objektivnim tveganjem in možnostjo, da voznik to tveganje odkrije in pravilno oceni, obstaja razmeroma majhna odvisnost. Vozniki pogosto nevarnosti podcenjujejo ali pa jih niti ne zaznajo. Če je torej neko mesto na cesti oziroma njen odsek označen kot črna točka, to še ne pomeni, da ga kot takega dojemajo tudi vozniki. Če bi ga, potem bi vožnjo prilagodili okoliščinam, do prometnih nesreč ne bi prihajalo in mesto na cesti oziroma njen odsek ne bi veljal za črno točko.

Pri večini voznikov je njihovo zaznavanje tveganja pri vožnji večino časa enako nič. To pomeni, da v normalnih razmerah vozijo tako, kot da jim ne grozi nikakršna nevarnost. Pod vplivom raznih motivacijskih in drugih dejavnikov si voznik z izkušnjami ustvarja lastne predstave o cestnem prometu in lastne modele ali pričakovanja v posameznih situacijah. Te predstave so pogosto napačne in kažejo na razmeroma visok prag zaznavanja tveganja v cestnem prometu. Razlog za to je, da daje vožnja v cestnem prometu občutek relativne varnosti, saj se tvegane situacije, ne glede kako in zakaj pride do njih, le redko udejanjijo v obliki prometne nesreče ali kritične situacije. Pomislimo samo na številne prometne znake, ki opozarjajo na prehajanje divjadi in drugih divjih živali čez cesto, in se vprašajmo, koliko krat se voznik dejansko znajde v situaciji, ko bi zaradi nevarnosti, na katero opozarjajo, dejansko lahko prišlo do prometne nesreče.

Za izogibanje nevarnostim so najpomembnejše lastne izkušnje. Če je voznik za pazljivo ravnanje nagrajen, in nasprotno, če je zaradi tvegane vožnje kaznovan, se bo naučil predvidevati in bo znal izbrati primerno raven tveganja. Pri tem je nagrada to, da se voznik s svojim predvidljivim vedenjem dejansko izogne tvegani situaciji. Kazen je lahko prometna nesreča, skoraj prometna nesreča, globa ali neprijetna situacija z drugim udeležencem v cestnem prometu.

Najpogostejše voznikovo dejanje, ki je posledica predvidevanja nevarnosti, je zmanjšanje hitrosti. Ker se vse prevečkrat izkaže, da je bilo takšno preventivno ravnanje v konkretni situaciji odvečno, da torej ni bilo nagrade za varno ravnanje, so se vozniki pripravljene čedalje redkeje pravočasno odzvati z manevrom izogibanja tveganja. Če se na primer voznik približuje slabo preglednim križiščem z zmanjšano hitrostjo in v pripravljenosti na zaviranje, pa se to le redko ali pa sploh ne izkaže za potrebno, lahko začne postajati ta rutina vse manj izrazita in jo voznik s časoma celo povsem opusti. Podobno je na primer z opazovanjem mrtvih kotov vzratnih ogledal. Dokler se vozniku nekajkrat ne zgodi, da v mrtvem kotu opazi drugega udeleženca cestnega prometa, čeprav je bil pred tem prepričan, da tam ni nikogar, bo najbrž gledal na dosledno preverjanje mrtvih kotov kot na nepotreben balast, namenjen samemu sebi. Če pa voznik opusti kontrolo mrtvih kotov vzratnih ogledal predno sploh doživi takšno izkušnjo, potem morda niti ne ve, koliko krat je že koga spravil v nevarno situacijo, saj tega sploh ni zaznal. Dosledno izvajanje določenih postopkov ali dejanj je koristno tudi zaradi tega, ker postopno pripelje do rutine, tako da se vozniku praktično ne more zgoditi, da bi v ključnem trenutku opustil nujno potrebno dejanje. Vožnja na križišče, ko na semaforju gori rumena luč, je še en primer, kjer je voznike težko prepričati v drugačno ravnanje, saj iz izkušenj vedo, da s tem ne tvegajo niti prometne nesreče niti globe.

Pri izogibanju nevarnostim obstaja pomembna razlika med vozniki začetniki in izkušenimi vozniki. Zadnji precej bolje predvidevajo predvsem zato, ker jim uspe pravočasno zaznati opozorila, ki se nanašajo na morebitno nevarno ali kako drugače neprijetno situacijo. Pri nedoslednem opazovanju mrtvih kotov vzratnih ogledal je tako bistveno manjša verjetnost, da bi v situaciji, ko bi tam lahko bil drug udeleženec cestnega prometa, takšno opazovanje opustil izkušen voznik kot neizkušen. Čeprav so izkušeni vozniki glede na zaznane nevarnosti navidez pripravljeni tvegati več, imajo manj prometnih nesreč.

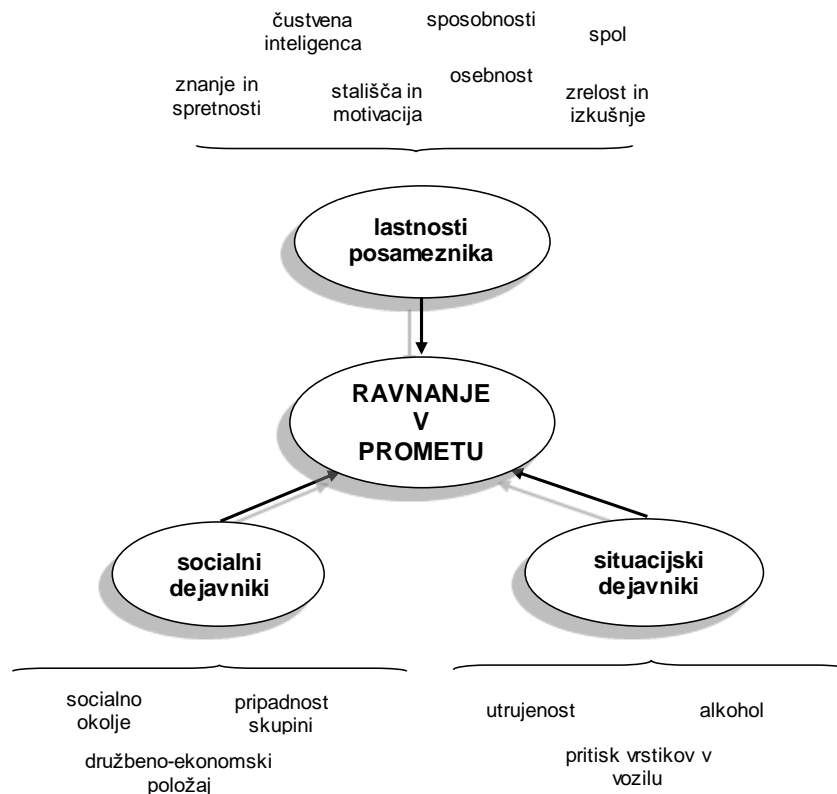
V situacijah, kjer lahko voznik izbira med več možnostmi, temeljijo njegove sodbe in odločitve na zaznavanju, pričakovanju in motivaciji. Zaznavanje okolice temelji na notranjih predstavah podobnih že doživetih situacij, poznavanju okolice in svojih sposobnosti ter posledic vzajemnega delovanja teh dejavnikov. Zaznavanje je torej pomembno odvisno od izkušenj, kar velja tudi za subjektivno pričakovanje verjetnosti za prometno nesrečo. Izkušen voznik sprejme odločitev na podlagi preteklih izkušenj o enakih ali podobnih situacijah. Ta odločitev pa je lahko v enakih okoliščinah tudi različna. Če je na primer nekdo v časovni stiski, se njegovi motivi spremenijo in posledično tudi slog vožnje. Če voznik sicer nima v navadi »loviti« rumenih luči na semaforju in prekoračevati dovoljenih hitrosti, bo to v takšnih okoliščinah morda vendarle počel.

V sistemu voznik–vozilo–cesta–okolica bi vsako povečanje obsega cestnega prometa pomenilo tudi večje število prometnih nesreč, če se sistem kot celota ne bi stalno prilagajal spremenjenim okoliščinam. Opazimo namreč, da se na neki točki razvoja motorizacije zgodi tendenca upadanja števila mrtvih v prometnih nesrečah. Varnejše potekanje cestnega prometa je posledica povečanja in rekonstrukcije cestne mreže, tehničnega napredka pri izdelavi vozil, spremenjenih predpisov, povečanega nadzora, večjih zahtev za voznike začetnike in tudi drugačnih in večjih izkušenj voznikov.

Z ravnanjem voznikov se vedno znova povezujejo tudi stališča. Pogoste so trditve, da bi s pozitivno spremembo stališč pripomogli k večji varnosti cestnega prometa. Da bi bilo res tako, morajo obstajati vzročna zveza med stališči in ravnanjem, način za vplivanje na stališča in ukrepi za njihovo spreminjanje.

Dejavniki voznikovega ravnanja v cestnem prometu

Na to, kako varno ali nevarno bo kdo ravnal v cestnem prometu, vplivajo poleg znanja in spretnosti tudi sposobnosti, osebnostne lastnosti, stališča, motivacija, pa tudi starost, družbeno okolje, socialni položaj, in tudi dejavniki, kot so vožnja pod vplivom alkohola, utrujenost ali pritisk vrstnikov v vozilu.



Človekove sposobnosti

Človekove sposobnosti so lastnosti, ki določajo, kaj človek zmore narediti in doseči, in predstavljajo temeljni pogoj za pridobivanje znanja in spretnosti. Sposobnosti se še posebno izrazijo pri aktivnostih motorične narave, ki so značilne za vožnjo vozila v cestnem prometu.

Sposobnosti se oblikujejo z dedovanjem, pod vplivom človekove aktivnosti in okolja, v katerem se mlad organizem razvija. Nekatere od njih se spreminjajo ter pridobivajo z učenjem in vajo, še zlasti med njihovim razvojem. Nekatere za vožnjo pomembne sposobnosti, kot sta kratkotrajni spomin, selektivna pozornost ter logično sklepanje, se dokončno izoblikujejo šele nekje okrog 17. leta starosti. To je tudi eden od razlogov, zakaj imajo nekateri kandidati za kategoriji AM in A1 toliko težav pri usposabljanju in na vozniškem izpitu.

Pomembna mentalna sposobnost človeka je sprejemanje sklepov. Ko človek sklepa, si ustvarja prepričanje, ki temelji na do tedaj pridobljenih znanjih. Tako je sklepanje tesno povezano s številnimi drugimi kognitivnimi sposobnostmi, kot so učenje, sposobnost izražanja, spomin in reševanje

problemov, vpliv pa ima tudi na notranjo rast in oblikovanje stališč. V cestnem prometu je sposobnost hitrega in pravilnega sklepanja pomembna v procesu usposabljanja in tudi pozneje pri zagotavljanju varnega in nemotenega poteka cestnega prometa.

Vsaka odločitev, ki jo sprejmemo, pomeni rešitev nekega problema. Vedno, kadar ima voznik na voljo več rešitev, presodi mogoče izhode in se odloči za eno od možnih rešitev. Pri tem so odločilnega pomena sposobnosti spomina, procesov pozornosti in sklepanja, še bolj pa znanje in izkušnje o stvari, o kateri poteka proces odločanja. Zadnje pomeni tisto pomembno razliko med vozniki začetniki in izkušenimi vozniki. Če je voznik določeno situacijo v preteklosti že večkrat doživel, potem verjetno že ima izdelano rešitev in bo lahko reagiral hitro in učinkovito, v nasprotju z neizkušenim voznikom, ki mora do ustrezne rešitve šele priti. Kdor je sposoben sprejemati hitre in pravilne sklepe, se v cestnem prometu dobro znajde tudi v zanj novih situacijah. Tisti, ki jim to ne gre najbolje od rok, pa si morajo pred začetkom samostojne vožnje pridobiti večji obseg izkušenj in na ta način zmanjšati možnost, da se znajdejo v situaciji, v kateri ne bodo (pravočasno) našli prave rešitve.

Da bi človek pridobil znanje (se torej naučil določenih vsebin), mora obstajati potreba po znanju (motivacija), določena sposobnost in možnost ponavljanja oziroma utrjevanja. Spretnost je torej izurjena sposobnost. Da nekdo usvoji vozniške spretnosti, torej ni dovolj samo želja, samo talent ali samo trdo delo. Izpolnjeni morajo biti vsi trije pogoji v vsaj minimalnem obsegu.

Ponavljanje privede do določene stopnje spretnosti. Pogosto ponovljeno opravljanje preprostih pa tudi zapletenih dejavnosti povzroči njihovo avtomatizacijo. Vendar raven avtomatizacije ni enaka za vse operacije, povezane z vožnjo vozila v cestnem prometu. Uporaba stopalk (sklopka, zavora, plin) postane že zelo hitro popolnoma avtomatizirana, prestavljanje in uporaba vzvratnih ogledal pretežno, medtem ko se spremljanje prometne signalizacije lahko avtomatizira le delno.

Stališča in motivacija

Stališče je predvsem čustven doživljaj, ki ga posameznik občuti, in se pojavi brez zavedanja njegovega nastanka. Pomeni posameznikovo pripravljenost, da se na različne pojave, situacije, ljudi in drugo v svoji okolici odziva pozitivno ali negativno oziroma določeno vsebino sprejme ali zavrne. Za stališča je značilno, da se zelo težko spreminjajo, da so neka vnaprejšnja prepričanja in niso rezultat razmišljanja.

Človekova stališča vplivajo na ravnanje po t.i. vedenjskih namerah oziroma namenu. Vedenjska namera nakazuje, kako močno se ljudje trudijo in koliko naporov so pripravljeni vložiti za določeno ciljno ravnanje in pomeni stopnjo pripravljenosti oziroma motiviranosti za ravnanje. Poleg stališča do določenega ravnanja je vedenjska namera odvisna še od subjektivnih norm (sprejemanje pritiska socialnega okolja) in nadzora nad ravnanjem. Subjektivna norma se nanaša na posameznikovo mnenje o tem, kakšno ravnanje drugi pričakujejo od njega v določeni situaciji in do kakšne mere se je pripravljen podrežati pričakovanjem drugih.

Stališče večine voznikov je, da sta vožnja pod vplivom alkohola in prehitra vožnja nevarni početji. Kljub temu se veliko voznikov znajde v takšnem položaju. Stališče še ne pomeni nujno tudi določenega ravnanja. Za dejanja je potrebna tudi ustrezna motivacija. Motivacija je tisto notranje stanje posameznika, ki ga spodbudi k določenim aktivnostim.

Voznik, ki se je pripravljen vrvati v kolono čakajočih pred križiščem in se obenem požvižga na mnenje in odzive drugih, bo to počel povsod, kjer za to početje ne bo tako ali drugače kaznovan. Nekdo drug

z enakimi stališči, ki pa se za razliko od prvega podreja pritisku okolja, tega na primer ne bo počel tam, kjer tega ne počne nihče drug. Stališča torej nedvomno vplivajo na ravnanje v cestnem prometu, vendar pa je povezanost kompleksna.

Kako posamezni motivi vplivajo na voznikovo ravnanje v cestnem prometu, je odvisno predvsem od nagrade ali kazni, ki je posledica določenega ravnanja. Večina ljudi, tudi mladih in voznikov začetnikov, želi voziti varno. Vprašanje je, kaj posameznik dojema kot varno ravnanje. Če nekdo pogosto vozi prehitro, pa ga pri tem ne doleti nič neprijetnega (skoraj prometna nesreča, prometna nesreča, globa), v svojem početju ne vidi problema. Še več. S tem, ko prej prispe na cilj, je za prehitro vožnjo celo nagrajen. Tudi doživeto vznemirjenje, za katerim mladi pogosto stremijo, je lahko nagrada za tvegano vožnjo. Tako motivacija za izogibanje tveganemu ravnanju izgublja pomen. Voznik, ki vozi varno, ne dobi nobene takojšnje nagrade za to. Normalne razmere v cestnem prometu pomenijo odsotnost prometne nesreče. Voznik, ki vozi varno, ne more vedeti, katerim negativnim posledicam se je s tem izognil. Posledice varnega ravnanja v cestnem prometu niso tako očitne, kot so lahko posledice tveganega ravnanja, ko se posameznik lahko zaplete v prometno nesrečo.

Ker so vozniki za svoje tvegano ravnanje pogosteje nagrajeni kot kaznovani, je težko vplivati na njihovo lastno presojo o tem, kaj je v cestnem prometu prav in kaj ne. Usposabljanje za voznika in programi dodatnega usposabljanja so odlična priložnost za vpliv na motivacijo bodočih voznikov in voznikov začetnikov za drugačno osebno varnostno strategijo.

Starost in izkušnje

Starost je eden od dejavnikov voznikovega ravnanja, ki je pogosto omenjen, še posebno v povezavi z (ne)izkušnostjo. Pri tem je najbolj izpostavljena skupina voznikov od 14. do 24. leta starosti, ki so nesorazmerno pogosto udeleženi v prometnih nesrečah zaradi neizkušnosti, mladostnega nemira, drugih značilnosti mladih in tipičnega življenjskega sloga, katerega del je tudi ravnanje v cestnem prometu.

Vpliv neizkušnosti je najbolj izrazit v prvem letu vožnje, še posebno v prvih nekaj mesecih. Koliko je neizkušnost povezana z večjim številom prometnih nesreč, je odvisno tudi od tega, pri kateri starosti se je posameznik usposobil za voznika. Tisti, ki so opravili vozniški izpit šele v zrelih letih, potrebujejo več časa, da pridobijo potrebne izkušnje. Njihova socialna in osebna zrelost se izrazi šele, ko si pridobijo potrebne izkušnje za vožnjo v cestnem prometu.

Kaj pravzaprav določa izkušnost voznika, ki s časom tako pozitivno vpliva na zmanjševanje prometnih nesreč, ni natančno določeno. Da ne gre (le) za spretnosti pri obvladovanju vozila in prometnih situacij, je očitno, saj imajo spretnejši vozniki zaradi svojega bolj tveganega načina vožnje pogosto celo več prometnih nesreč. Gre za kompleksen proces, ki pomeni neko vozniško zrelost, ta pa ni odvisna le od osebne in socialne zrelosti. S prevoženimi kilometri si voznik kopiči izkušnje o nešteti različnih situacijah v najrazličnejših okoliščinah, ki jih nato s pridom izkorišča, ne da bi se tega sploh zavedal. Medtem ko voznik začetnik pogosto naleti na situacije, ki so (zanj) nestandardne, nepričakovane in presegaajo njegove izkušnje, se to izkušenemu vozniku težko zgodi. Izkušnje pomenijo manj presenečenj ter zato manj zapoznelih in napačnih odzivov. Izkušen voznik bolje predvideva, razume dogajanje ter se pravočasno in pravilno prilagaja najrazličnejšim prometnim situacijam. Izkušnje so tudi tisto, s čimer starejši vozniki uspešno nadomeščajo pešanje psihomotoričnih in drugih sposobnosti, ki vplivajo na njihovo slabše zaznavanje in odzivanje.

Dolžina obdobja, v katerem začetnik intenzivno pridobiva izkušnje, se pomembno razlikuje tudi glede na vrsto oziroma kategorijo vozil. Pri vožnji motornih koles, na primer, ne gre le za širjenje obzorij z doživljanjem najrazličnejših prometnih situacij, pač pa tudi za obsežnejši in dolgotrajnejši proces usvajanja spretnosti, potrebnih za suvereno obvladovanje enoslednega vozila.

Osebnostne lastnosti

Osebnost je specifična, razmeroma stabilna in neponovljiva struktura psihičnih lastnosti posameznika in je rezultat prirojenih lastnosti, vplivov okolja in lastne dejavnosti. To pomeni, da se vozniki med seboj osebnostno razlikujejo. Ker je ravnanje v cestnem prometu pogojeno tudi z osebnostnimi lastnostmi, pomeni, da prihaja do razlik tudi zaradi tega razloga. Dokazovati, da je iz posameznih osebnostnih lastnosti mogoče vnaprej predvideti večjo ali manjšo vpletenost posameznika v prometne nesreče, je zelo težko. Lastnosti, ki sta pri tem izjemi, sta agresivnost in iskanje vznemirjenja v vožnji. Precejšnje prekoračevanje omejitev hitrosti, tekmovanje z drugimi udeleženci v cestnem prometu, prehitavanje na mestih, kjer je to prepovedano in tvegano, ter vožnja pod vplivom alkohola so tesno povezani z omenjenima osebnostnima značilnostma. Voznik, ki se zaveda svojih morebitnih negativnih osebnostnih lastnosti in drugih takšnih značilnosti, se jih lahko trudi med vožnjo nadzorovati in s tem preprečiti njihov negativni vpliv na varen in umirjen potek cestnega prometa.

Varno ravnanje v cestnem prometu določajo predvsem osebnostne lastnosti, kot so preprostost, pasivnost, skrbnost, preudarnost, miroljubnost, zanesljivost, mirnost, obzirnost, razumevanje, strpnost, zaupanje vase. Nasprotno pa na varnost negativno vplivajo osebnostne lastnosti, kot so npr. sebičnost, impulzivnost in vzkipljivost.

Čustva

Pri sprejemanju odločitev so v večji ali manjši meri vedno prisotna tudi čustva. Če čustev ni, pomeni, da pravzaprav ne tehtamo med več možnimi odločitvami, pač pa je ta povsem samoumevna. Če gori na semaforju rdeča luč, voznik običajno ne razmišlja o kakršni koli drugi možnosti kot o tem, da bo vozilo ustavil. Drugače je, ko se na semaforju prižge rumena luč. Takrat odločitev o ustavitvi ali nadaljevanju vožnje ni nujno pogojena samo z oceno, ali voznik še lahko varno ustavi vozilo ali ne.

Čustveno zrel voznik je sposoben prepoznavati svoja čustva in čustva drugih, čustva obvladuje, tako pri samem sebi kot v odnosu do drugih, ter ima pozitiven čustven odnos do sebe in drugih udeležencev cestnega prometa.

Socialni in situacijski dejavniki

Dejavniki, kot so socialno okolje, družbeno-ekonomski položaj, družba vrstnikov ali pripadnost skupini, vplivajo skupaj z osebnostnimi lastnostmi na oblikovanje stališč in na posameznikovo motivacijo za varno ravnanje v cestnem prometu. Prehitra vožnja, vožnja pod vplivom alkohola, neuporaba varnostnih pasov in druge namerne kršitve cestnoprometnih predpisov so pogosto rezultat negativnih vplivov socialnega okolja in družbenega položaja posameznika. V splošnem velja, da se način življenja zrcali tudi v voznikovem ravnanju v cestnem prometu.

Odmik od splošno priznanih družbenih norm se v cestnem prometu kaže v bolj tveganem načinu vožnje. Vzroki za takšno neprilagojeno ravnanje so raznoliki, včasih so si tudi nasprotujoči. Z bolj tveganim ravnanjem so pogosto povezani podpovprečna izobrazba, samski stan, družinske razprtije, veliko poznanstev, a malo prijateljev, želja biti pomemben in občudovan, močnejša pripadnost

skupini kot družini, uporništvu in drugo. Predvsem odločitev, da posameznik sprejme norme določene socialne skupine, najbolj trdno izoblikuje njegova stališča.

Socialno zrel voznik spoštuje druge udeležence cestnega prometa, zmore biti kritičen do svojega ravnanja in zmore, ne glede na siceršnji življenjski slog, upoštevati zahteve cestnega prometa, ki pogojujejo njegov varen in nemoten potek.

Med situacijske dejavnike, ki lahko pomembno vplivajo na varen in nemoten potek prometa, štejemo uporabo telefona med vožnjo, pretirano in nepotrebno ukvarjanje s tako imenovanimi infotainment napravami, ki združujejo oziroma povezujejo funkcije potovalnega računalnika, navigacijske naprave, predvajalnika glasbe, prostoročnega telefoniranja, dostopa do internetnih vsebin idr., vplivanje potnikov v vozilu na voznika (nemirni otroci, vrstniki, ki spodbujajo mladega voznika k bolj tveganeemu načinu vožnje, potniki pod vplivom alkohola ipd.), kajenje in prehranjevanje med vožnjo, voznikovo razpoloženje, utrujenost in zdravstveno stanje, iskanje raznih predmetov po vozilu ter ukvarjanje z njimi itd. Da pride do prometne nesreče, ki bi jo bilo sicer mogoče preprečiti, je dovolj že to, da voznik v ključnem trenutku ne drži volana z obema rokama ali za nekaj trenutkov odmakne pogled od dogajanja na cesti. Kadar voznik že mora ali vsaj misli da mora početi stvari, ki niso neposredno povezane z vožnjo vozila, je pomembno, da za to izbere čim manj moteč način, pravi trenutek in primerne okoliščine, tako da je verjetnost vpliva tega početja na varen in nemoten potek cestnega prometa čim manjša.

Alkohol ter druge droge in psihoaktivne snovi

Alkohol, vsaj v zmernih količinah, deluje na videz kot poživilo, dejansko pa je njegovo glavno delovanje pomirjevalno. Vpliva na izmenjavo snovi med notranjostjo in zunanostjo živčne celice in na delovanje prenašalcev informacij med temi celicami. Predvsem pri nižjih koncentracijah deluje na centralni živčni sistem selektivno, prav tako pa tudi ne vpliva na vse prenašalce informacij enako. Tako bolj vpliva na zmanjšanje učinkovitosti delovanje prenašalcev, ki na psihološke procese delujejo zadrževalno, kot na tiste, ki te procese spodbujajo. Z vplivanjem na center, povezan z nadzorom človekovega vedenja in čustvovanja (samoobvladovanja), postane v začetni fazi pitja večina ljudi bolj sproščena, dobrovoljna in si upa več kot sicer («popustitev zavor»). Alkohol tudi vpliva na dvig ravni pomirjeval (endorfinov), ki jih telo samo proizvaja. Z večanjem količine zaužitega alkohola se razpoloženje pogosto začne spreminjati. Pivec je lahko evforičen, zapade v depresijo, postane agresiven itd., pogosta pa so tudi nihanja razpoloženja.

Alkohol pri človeku povzroča motorične, senzorične in psihološke motnje. Že pri manjših koncentracijah (koncentracijah, ki jih pri preverjanju psihofizičnega stanja voznika zazna indikator alkohola) so prizadete višje funkcije zavesti, kot so sposobnost razmišljanja in presojanja, razsodnost in samoobvladovanje. Predvsem kot posledica zadnjih dveh dejstev večina voznikov, ki vozi pod vplivom alkohola, tvega več kot sicer, čeprav se tega morda niti ne zaveda. Pripravljenost na večje tveganje v kombinaciji z okrnjenimi sposobnostmi predstavlja eno najresnejših groženj za varnost cestnega prometa. Alkohol, v skladu s povečevanjem njegove koncentracije v telesu, pomembno vpliva predvsem na naslednje voznikove sposobnosti:

- pravilno zaznavanje premikajočih se svetilk in žarometov na vozilih,
- globinski vid (na primer ocena varnostne razdalje, oddaljenosti od ovire, zavoja),
- zaznavanje rdeče barve (t.i. rdeča slepota),

- hitro in učinkovito preiskovanja okolice s pogledom (pogled se vedno dlje zadržuje na istih mestih),
- prilagajanja spremembam količine svetlobe (slepljenje pri vožnji ponoči, vožnja v predor ali iz njega),
- pozornost in hitro reagiranje,
- ravnotežje (vožnja enoslednih vozil),
- koordinacija gibov (psihomotorične sposobnosti),
- vidno polje (vidno polje se oži).

Po vnosu alkoholne pijače v telo se približno 20 % alkohola absorbira skozi stene želodca in okoli 80 % skozi tanko črevo. Dejavniki, ki vplivajo na hitrost absorpcije, so voda in CO₂ v alkoholni pijači (oba jo pospešita) ter količina hrane v želodcu (ta jo upočasni). Popiti alkohol se vpije v telo in porazdeli v vodi, ki je v telesu. Največja koncentracija alkohola v krvi je 30–60 minut po zaužitju.

Količina alkohola v krvi je odvisna od dejavnikov, kot so spol, starost, telesna teža, splošna fizična pripravljenost, presnova, vrsta alkoholne pijače, način zaužitja alkohola (počasi ali na hitro), od tega, ali je oseba pred pitjem jedla itd. Enaka količina alkohola tudi ne pomeni vedno enakega občutka pijanosti in učinek enake količine alkohola in je pri različnih ljudeh različen.

Upoštevajoč telesno težo in porazdelitveni faktor, ki je zaradi različne količine vode v telesu različen za moške in ženske, naj bi veljalo, da moški presnovijo 7-10 g čistega alkohola in ženske 5-8 g čistega alkohola na uro (1 merica = 10 g alkohola).

Na proces presnove in izločanja alkohola iz telesa ne moremo posebej vplivati. Strategije, kot so pitje kave, velikih količin vode ali intenzivna telesna aktivnost, k temu prav nič ne prispevajo. Alkohol bo v telesu, dokler ga to ne bo samo razgradilo in izločilo. Pri razgradnji in odpravljanju alkohola iz telesa imajo glavno vlogo jetra. Presnovijo približno 90 % alkohola v telesu, medtem ko je 10 % izločenih preko urina, dihanja in znojenja. Jetra predelajo približno eno enoto na uro.

Z izločanjem urina se izloča tudi alkohol, zato je priporočljivo piti čim več brezalkoholnih pijač in tako jetrom pomagati pri presnovi alkohola, ki tudi potrebujejo vodo, da se znebijo toksičnih snovi iz telesa. Ker alkohol deluje kot diuretik (odvaja vodo iz telesa), telesu primanjkuje zadostnih količin tekočine skupaj z minerali in drugimi snovmi, ki so v njej raztopljeni. Jetra so prisiljena, da pridobijo vodo iz drugih organov, vključno z možgani, kar lahko povzroči hud glavobol, ki je običajni spremljevalec alkoholnega mačka.

Pri razgradnji alkohola v jetrih nastajajo stranski produkti, ki prav tako škodujejo telesu. Eden izmed teh škodljivcev je acetaldehid, snov, ki ima toksične učinke na jetra, možgane in želodčno sluznico. Tudi to prispeva k glavobolu, slabosti, zgagi in lahko izzove tudi bruhanje (spet značilnosti alkoholnega mačka).

Pri presnovi alkohola sodeluje kot katalizator encim alkoholna dehidrogenaza, ki ima ključno vlogo pri razgradnji etanola. Prisoten je v želodcu in jetrih. Pri ženskah je aktivnost tega encima v želodcu običajno nekaj manjša kot pri moških.

Kakšen učinek bo imel alkohol na posameznika, je odvisno od njegove dozorelosti, teže, presnavljanja, spola, navajenosti na alkohol ter od tega, kako in kdaj pije. Uživanje alkohola na prazen

želodec ali hitro zaužitje alkohola bo poleg ostalih dejavnikov prispevalo k večji koncentraciji alkohola v krvi. Tudi močna utrujenost in stres lahko spremenita odziv osebe na alkohol.

Hitrost prehajanja alkohola v kri je odvisna predvsem od vrste pijače in hrane, ki smo jo ob tem pojedli. V povprečju potrebuje telo dobre pol ure, da prideta v kri približno dve tretjini zaužitega alkohola, ostanek pa v nadaljnjih 60 do 70 minutah. Na hitrost presnove alkohola ne moremo vplivati, vplivamo pa lahko na hitrost njegovega prehajanja v kri.

Poglejmo na primeru, kaj pomeni določena količina popitega alkohola pri dveh osebah z vidika njegove koncentracije v krvi in časa, potrebnega za njegovo presnovo.

80 kg težak moški popije pol litra vina, v katerem je okrog 45 g čistega alkohola (uporabimo podatek, da ima vino 11 vol. % alkohola, specifična teža etilnega alkohola je 0,8 kg/l, torej vsebuje v tem primeru vino 88 g/kg čistega alkohola). Približno 70 % telesne teže so tekočine, na katere se porazdeli zaužiti alkohol. Torej se razdeli na 56 kg telesne teže. Če 45 g zaužitega alkohola delimo s težo telesnih tekočin, dobimo stopnjo koncentracije alkohola v krvi, ki znaša 0,80 g/kg krvi.

60 kg težka ženska prav tako popije litera vina. Pri ženskah tekočine predstavljajo običajno le okrog 60 % telesne teže, torej v tem primeru 36 kg. Če 45 g alkohola delimo s težo, znese ocena koncentracije alkohola v krvi 1,25 g/kg krvi.

Glede na zgornja primera bo ob enaki količini popitega alkohola ženska imela bistveno višjo koncentracijo alkohola v krvi, količina čistega alkohola, ki ga morajo predelati jetra, pa bo za oba spola enaka. Ker so pri sami presnovi moški v poprečju za okrog 20 % uspešnejši, bi takšno količino alkohola (45 g) presnovil v štirih do šestih urah, ženska pa v petih do osmih urah. Pri tem smo upoštevali, da se približno 10 % alkohola izloči z urinom in znojenjem in ga jetrom ni treba predelati.

Namen informacij o povezavi med zaužitim alkoholom ter njegovo koncentracijo v krvi in procesom presnove ni, da bi lahko kalkulirali, koliko še lahko kdo spi, sede za volan in s tem ne krši zakonskih določb glede dopustnih koncentracij alkohola v krvi. Alkohol in vožnja ne gresta skupaj, ne glede na to, kako nizka je morda njegova koncentracija v krvi. Namen je predvsem opozoriti, da alkohol potrebuje čas, da se izloči iz telesa in da učinkuje tudi še takrat, ko morda kdo meni, da je že povsem trezen in sposoben za vožnjo, saj že v majhnih količinah prizadene številne telesne in duševne funkcije, pomembne za vožnjo vozila v cestnem prometu, česar se posameznik morda niti ne zaveda. Sposobnost za vožnjo pa pomembno zmanjšuje tudi stanje alkoholnega mačka.

Podobno kot alkohol, v odvisnosti od njegove količine, piva in drugih okoliščin, različno vpliva na posameznikovo razpoloženje, je tudi učinek drugih drog in psihoaktivnih snovi različen. Tako na primer opijati dajejo predvsem občutek euforije in pozabe ter lajšajo bolečine. Razpoloženje se nenehno spreminja, upadati začnejo sposobnosti in čut za odgovornost. Heroin deluje na uživalca pomirjevalno, kokain pa daje občutek sproščenosti, samozadovoljstva, zmanjšane utrujenosti, lakote in tesnobe. Učinki halucinogenih snovi so precej odvisni od doze in ne učinkujejo pri vseh ljudeh enako, večinoma pa povzročajo spremembe vidnih in slušnih zaznavanj, predvsem pa halucinacije in paranoične iluzije. Uživanje kanabisa se kaže kot dobro počutje, sanjarjenje in napadi smeha.

Ne glede na učinek posamezne droge na razpoloženje posameznika in morebitne pozitivne občutke, pa alkohol in vse nedovoljene droge negativno vplivajo na sposobnosti za zagotavljanje varnega in nemotenega poteka cestnega prometa.

Tudi nekatera zdravila zmanjšajo sposobnost vožnje vozila v cestnem prometu. Takšnih zdravil je približno dvajset odstotkov, pri čemer večina voznikov, ki ta zdravila jemlje, ne pozna dovolj njihovega vpliva na vožnjo ali pa z njim sploh ni seznanjena.

Zdravila, ki zmanjšajo psihofizične sposobnosti za vožnjo, se imenujejo trigoniki in so na embalaži označena s trikotnikom. Med ta zdravila spadajo uspavala in pomirjevala, zdravila z vplivom na duševno počutje, proti močnim bolečinam, za zniževanje krvnega tlaka, za zdravljenje sladkorne bolezni ter še nekatera druga zdravila na recept in brez recepta. Bolniki se morajo pri jemanju zdravil posvetovati z zdravnikom ali farmacevtom. Neželene učinke zdravil lahko potencira sočasno uživanje alkohola. Pride lahko do medsebojnega delovanja, ki še poveča možnost neželenih učinkov in njihovih posledic ali pa vpliva na količino zdravila v krvi.

Značilnosti ravnanja mladega voznika

Ravnanje mladega voznika je rezultat dveh kompleksnih dejavnikov. Prvi je proces usposabljanja za voznika in vključuje pridobivanje znanja, spretnosti in izkušenj. Drugi vključuje lastnosti posameznika ter socialne, situacijske in druge vplive, ki so značilni za mlade. Našteti dejavniki vplivajo na motivacijo, oblikovanje stališč in proces odločanja, vse skupaj pa se kaže pri ravnanju voznika v cestnem prometu. Nekatera dejstva, ki so značilna za ravnanje mladega voznika, so bila omenjena že prej in bodo na tem mestu le razširjena in dopolnjena.

Pri usposabljanju za voznika ima pridobivanje izkušenj poseben pomen. Zmanjševanje nagnjenosti k vpletenosti v prometne nesreče je sorazmerno izkušnjam in starosti voznika. Tveganje za prometno nesrečo je največje na začetku samostojne vožnje v cestnem prometu. To velja za vse, ne glede na to, pri kateri starosti so opravili vozniški izpit in koliko izkušenj so si pridobili do pridobitve vozniškega dovoljenja. Manjše tveganje pomenijo začetniki, ki so si pridobili sorazmerno veliko izkušenj pri vožnji s spremljevalcem, in tisti, ki so vozniški izpit opravili v zrelejših letih. Izrazito povečano tveganje je najbolj izrazito v prvih mesecih, do največ leta dni od začetka samostojne vožnje v cestnem prometu.

Usposabljanje za voznika pomeni oblikovanje vzorcev ustreznega ravnanja v cestnem prometu. Cilj mišljenja je najti znani vzorec in tako odpraviti potrebo po nadaljnjem mišljenju. Razum hoče iz zmede in negotovosti ustvariti pomen. V zunanjem svetu poskuša prepoznati znane vzorce. Ko tak vzorec prepozna, se prelije vanj in mu sledi. Pri izkušenem vozniku je zaradi ravnanja na temelju že usvojenih celostnih vzorcev potreba po mišljenju skoraj odpravljena, začetnika pa pomanjkanje vzorcev sili k pogosti uporabi mišljenja. To zahteva čas in zaradi tega povečuje možnost napake. Zaradi neizkušenosti lahko voznik začetnik izbere tudi napačen vzorec. Verjetnost za to je tem večja, kolikor manj vzorcev ima posameznik na voljo.

Manj kot se voznik miselno obremenjuje z izpeljavo določene naloge, lažje jo je kombinira z drugimi, predvsem tistimi zahtevnejšimi. Rutina in izkušnje so način, kako poskrbeti, da posamezna naloga zahteva čim manj razpoložljivih resursov za miselne procese. Prav tako je pomemben tudi čas, ko je posamezen resurs zaseden, in sposobnost izmeničnega dodeljevanja potrebnega časa posameznemu resursu. Voznik, ki že ima izkušnjo z določeno redko ali netipično cestnoprometno rešitvijo, ve, kako bo ravnal v posamezni situaciji. Tisti, ki se z njo sooča prvič, išče rešitev na podlagi drugih znanj in izkušenj. Tudi če sprejme pravo odločitev, bo za to potreboval čas, ki ga v danih okoliščinah morda ne bo na razpolago.

Pri procesu vidnega zaznavanja obstajajo med izkušenimi vozniki in vozniki začetniki razlike. Izkušeni vozniki opazujejo dlje pred vozilom, manj begajo s pogledom, zaustavitve pogledov so krajše in boljše

zaznavajo dogajanje v perifernem vidnem polju in so na videz manj pozorni na mogoče nevarnosti. Zaradi izkušenj potrebujejo manj časa za prepoznanje tveganih situacij in potrebujejo manj informacij, da se na takšno dogajanje pravilno odzovejo. Voznik začetnik se s pogledom pogosto osredotoča na manj pomembno dogajanje ter s tem izgublja dragocen čas, tudi zaustavitve pogleda trajajo dlje, opazuje bliže in bolj desno pred vozilom ter slabše spremlja v vzratnem ogledalu dogajanje za vozilom. V primerjavi z izkušenimi vozniki preiskuje s pogledom ožja področja in je njegovo vidno polje ožje. Voznik začetnik se z opazovanjem tudi slabše prilagaja spremenljivim cestnoprometnim okoliščinam. Tako npr. izkušen voznik mimogrede opazi pešca, ki se približuje prehodu, in zaradi izkušenj tudi hitro oceni, kako bo ravnal v nadaljevanju. Začetnik takšnega pešca, če ga opazi, najprej spravi v središče svojega vidnega polja, nekaj časa na njem zadrži pogled in nato začne proces odločanja glede nadaljnjih ravnanj. Porabi torej več časa, medtem pa sta okrnjena njegovo vidno zaznavanje in možnost procesiranja drugih informacij.

Na vidno zaznavanje pomembno vpliva tudi obremenjenost miselnih resursov. V kompleksnih situacijah postane predvsem periferno vidno zaznavanje slabše. Ker so miselni procesi bolj obremenjeni pri vozniku začetniku, to še dodatno poslabša njegove možnosti pravočasne in pravilne vidne zaznave.

Voznik začetnik obremenjuje svoje miselne zmogljivosti v večjem obsegu, kot to počne izkušen voznik. Njegovi zaznavni procesi se spopadajo s povsem novimi situacijami, vizualno zaznavanje in interpretacija dogajanja zahtevata več časa. Če to povežemo z zgoraj opisanim primerom opazovanja pešca, ugotovimo, da lahko zahtevne cestnoprometne situacije hitro presežejo zmoglosti začetnika. Zaradi obremenjenosti lahko kaj spregleda in zaradi (pre)dolge obdelave informacij ne sledi več razvoju dogodkov, zamuja z dejanji, sprejema napačne odločitve ali celo nikakršne. Zato je tako pri usposabljanju kot tudi kasnejši samostojni vožnji v cestnem prometu izrednega pomembna postopnost. Vožnja s spremljevalcem je npr. odlična priložnost za postopno pridobivanje izkušenj v pogojih manjše izpostavljenosti.

Vožnja vozila postaja s pridobivanjem izkušenj lahkotnejša in zanesljivejša. Voznik začetnik postopno, v več fazah, usvaja raznolikost in zapletenost posameznih dejanj v cestnem prometu. Za procese, ki sprva potekajo postopoma, potrebuje čedalje manj časa.

V procesu pridobivanja spretnosti gre voznik skozi tri faze. V prvi, v kateri še ni sposoben samostojno voziti v cestnem prometu, gre za pridobivanje temeljnih znanj. Voznik se poskuša pravilno odzivati na temelju znanj in izkušenj iz nekih drugih situacij. Pomoč učitelja vožnje je nujna. V drugi fazi voznik že uredi svoja znanja in skromne izkušnje v povezana pravila ravnanj. Situacije vidi celostno in tudi postopke opravlja kot povezano celoto. Vendar pa je obremenitev miselnih procesov še vedno precejšnja. Verjetnost napake je velika, še posebno, ker se situacije, ki so vozniku nove ali nestandardne, še vedno pojavljajo dokaj pogosto. Pozni, napačni ali nikakršni odzivi niso redkost. V tej fazi, ko voznikovo ravnanje še ni stabilno, se kandidati navadno pojavijo na voziškem izpitu, zaradi česar je uspeh na izpitu v določeni meri dejansko povezan tudi s srečo oziroma spletom okoliščin. Daljša kot je izpitna vožnja, bolj se izničijo vplivi naključij in tudi kandidat vse bolj vozi tako, kot bo vozil tudi sicer.

Postopno, s pridobivanjem izkušenj, postanejo dejanja čedalje bolj rutinska in avtomatizirana. Voznik se vsega svojega ravnanja zaveda, vendar zato ne potrebuje posebnega miselnega napora. Z dodajanjem vedno novih podrobnosti in širjenjem obzorij postane ravnanje voznika čedalje bolj kompleksno, vendar lažje obvladljivo in zanesljivejše.

Neizkušeni vozniki pogosto precenjujejo svoje vozniške zmožnosti. Samoocena vozniških zmožnosti se najpogosteje ugotavlja z vprašalniki. Iz odgovorov je razvidno, da predvsem vozniki začetniki moškega spola sebe ocenjujejo bolje, kot to storijo izkušenejši vozniki. Iz tega je razvidno, da vozniki začetniki ne zaznavajo najbolje mogočih in dejanskih nevarnosti v cestnem prometu, pripravljeni pa so tvegati več tudi v okoliščinah, ko se svojega nevarnega ravnanja dobro zavedajo. Vozniki začetniki zelo subjektivno ocenjujejo lastne zmožnosti in tveganje v cestnem prometu. V prepričanju, da zmorejo obvladovati tudi nevarne situacije, vozijo čedalje bolj tvegano in čedalje manj situacij zaznavajo kot potencialno nevarne. Ker posameznega voznika redko doletijo posledice takšnega ravnanja, to le še potrjuje prepričanje o lastnih zmožnostih.

Eden od dejavnikov tveganega ravnanja v cestnem prometu je tudi ta, da so vozniki začetniki navadno še zelo mladi. So sredi obdobja dozorevanja in osamosvajanja od staršev, za kar so značilni uporniško vedenje, dokazovanje in postavljanje pred drugimi, občutek neranljivosti (kar pri vožnji v cestnem prometu pomeni, da verjamejo, da se njim prometna nesreča ne more zgoditi), pripadnost skupini in njenim normam ter na splošno življenje po pravilih kulture mladih. Mladostnik se odmika družinskim normam in raje sprejema norme skupine, ki ji želi pripadati. Prav pritisk skupine od zunaj in tudi neposredno od potnikov v vozilu je pogost vzrok za prehitro, drzno (tvegano) ali agresivno vožnjo in vožnjo pod vplivom alkohola. Verjetnost za nastanek prometne nesreče se povečuje sorazmerno s številom potnikov – vrstnikov v vozilu.

Starejše osebe

Nekje po 65. letu starosti začnejo nekatere sposobnosti, pomembne za vožnjo vozila oziroma za udeležbo v cestnem prometu nasploh, pešati. Da je za volanom starejši voznik, je običajno težko vedeti, drugače pa je, kadar so starejše osebe udeležene v cestnem prometu kot pešci ali kolesarji. Pogoste značilnosti starejših udeležencev cestnega prometa, ki jih morajo vozniki poznati in znati tudi upoštevati, so slabši sluh, vid, psihomotorične sposobnosti, zapoznele in napačne presoje ter težave s kratkotrajnim spominom. Zaradi naštetih značilnosti namreč pri teh osebah številni kognitivni procesi, pomembni za varno udeležbo v cestnem prometu, potekajo počasneje in manj zanesljivo.

Otroci

Nekatere sposobnosti se razvijajo še med otrokovim oziroma mladostnikovim razvojem. Takšne so predvsem sposobnost selektivne pozornosti, sposobnost ohranjanja pozornosti in sposobnost kratkotrajnega spomina. Te značilnosti so opazne tudi pri mladih voznikih mopedov. Slabše razumejo povsem logično zgrajene postopke, slabše posplošujejo in si počasneje ustvarjajo vzorce ravnanja v posameznih prometnih situacijah. Otroci in mladostniki so, v nasprotju s starejšimi udeleženci cestnega prometa, prikrajšani tudi za veliko mero znanj in izkušenj. Našteta dejstva mora voznik poznati in upoštevati pri svojem ravnanju v cestnem prometu.

Načela cestnega prometa

Načela cestnega prometa predstavljajo temeljno vodilo za zagotavljanje nemotene, umirjene in varnega poteka cestnega prometa.

Z zagotavljanjem nemotene poteka cestnega prometa razumemo, da s svojim ravnanjem ne oviramo drugih, ne vozimo brez razloga počasneje, kot to dopuščajo pravila, prometna signalizacija in druge okoliščine, po nepotrebnem ne vpletamo drugih v svoja ravnanja ter da smo, še posebej v

gostem prometu, pripravljeni tudi na odstop prednosti, če s tem pripomoremo k bolj usklajenemu poteku cestnega prometa.

Za dosego umirjenega poteka cestnega prometa predvsem vozimo na primerni varnostni razdalji, predvidevamo potek dogodkov, se pravočasno razvrščamo, pravočasno reagiramo na spremembo hitrosti prometnega toka, ne silimo drugih v odstop prednosti ipd.

Vsakdo se mora izogibati ravnanju, s katerim bi lahko ogrozil druge udeležence cestnega prometa. Pri ogrožanju gre za povzročitev nevarne situacije, pri kateri ni prišlo do prometne nesreče zgolj po naključju ali zaradi ustreznega ukrepanja udeležencev cestnega prometa. Dejstvo, da so prometne nesreče relativno redek dogodek, ne sme dajati lažnega občutka, da cestni promet dopušča več, kot je to določeno s predpisi.

Škoda, ki jo v cestnem prometu lahko povzročimo drugim, ni le zvita pločevina, pač pa so to na primer tudi mokra in umazana oblačila pešcev in kolesarjev kot posledica škropljenja izpod koles motornih vozil, hrup in izpušni plini, kot posledica tega, da nekdo pusti teči motor na mestu zgolj za to, da mu je sredi poletne vročine v vozilu prijetno hladno, pa posledice, ki jih ima lahko nekdo, ki ga je drugi voznik zaparkiral, in so lahko zgolj neprijetno in odvečno čakanje, lahko pa pomenijo zamudo na pomemben sestanek, let letala ali drug pomemben dogodek.

Načelo zaupanja določa, da sme udeleženec cestnega prometa pričakovati, da bodo vsi udeleženci cestnega prometa in tisti, ki so dolžni skrbeti za ceste in prometno ureditev na cestah, ravnali v skladu s predpisi o pravilih cestnega prometa, voznikih, motornih vozilih ter s predpisi o cestah. Načelo zaupanja upoštevamo, dokler upravičeno ne posumimo v pravilnost ravnanja drugih. Če se na primer voznik približuje križišču, zmanjšuje hitrost, je pravilno razvrščen in ima vklopljene utripalke, smemo pričakovati, da bo tudi dejansko zavil na križišču in bomo v skladu s tem ravnali tudi mi. Če pa se voznik z vklopljenimi utripalkami križišču približuje z nezmanjšano hitrostjo, ne vztrajamo na (za)upanju, da bo voznik zavil, pač pa storimo vse, da tudi v takšnem primeru cestni promet poteka varno in nemoteno.

Kadar so udeleženci cestnega prometa otroci, starejši ljudje, slepi, invalidi in druge osebe, ki niso v celoti sposobne za samostojno udeležbo v cestnem prometu, so drugi udeleženci dolžni nanje posebno paziti in jim pomagati. To načelo omejuje prejšnje, to je načelo zaupanja. Pri naštetih udeležencih se del odgovornosti za varen potek cestnega prometa prelaga tudi na druge, še posebej voznike motornih vozil, ki bi kot imetniki voziških dovoljenj morali imeti višjo raven znanj, spretnosti in izkušenj v primerjavi z osebami, naštetimi v tem načelu.

Za varen in nemoten potek cestnega prometa je nujno tudi razumevanje in sprejemanje drugih udeležencev. Zavedati se moramo, da pravzaprav nikjer drugod, kjer smo z drugimi prisiljeni sobivati in sodelovati, ne srečamo tako raznolike populacije kot v cestnem prometu. Razlike so v starosti, izobrazbi, sposobnostih, osebnostnih značilnosti, socialnem ozadju in v številnih drugih značilnosti, ki sooblikujejo posameznikovo ravnanje v prometu. Od drugih udeležencev sicer smemo pričakovati, da bodo ravnali v skladu s pravili cestnega prometa, obenem pa moramo tudi pričakovati določena odstopanja in jih znati sprejeti z razumevanjem.