

Mestna občina Celje
Komisija Mladi za Celje

VPLIV DEJAVNIKOV TVEGANJA NA VARNO
VOŽNJO MOTORISTOV
(RAZISKOVALNA NALOGA)

AVTORICI
Tinkara Žerovnik,
Zala Radšel

MENTOR
Peter Čepin Tovornik, dipl. zn., dipl. san. inž.

Celje, marec 2018

Srednja zdravstvena šola Celje
Ipavčeva 10, 3000 Celje



VPLIV DEJAVNIKOV TVEGANJA NA VARNO VOŽNJO MOTORISTOV (RAZISKOVALNA NALOGA)

Avtorici:
Tinkara Žerovnik, 3. c,
Zala Radšel, 3. c

Mentor:
Peter Čepin Tovornik, dipl. zn., dipl. san. inž.

Mestna občina Celje, Mladi za Celje
Celje, 2018

ZAHVALA

Zahvaljujema se mentorju gospodu Petru Čepinu Tovorniku, dipl. zn., dipl. san. inž., ki nama je predlagal možnost izdelave raziskovalne naloge in nama pri tem pomagal.

Iskrena zahvala gre gospodu Vojku Safranu, ki nama je s svojimi dolgoletnimi izkušnjami odprl oči in podal obilo informacij, ki sva jih lahko uporabili pri raziskavi.

Prav tako se želiva zahvaliti gospodu Tadeju Radšelu, ki naju je usmerjal pri iskanju strokovnih oseb za pridobivanje potrebnih informacij tekom raziskave.

Zahvala gre gospe Olgi Štancar, dipl. m. s., za strokovni pregled naloge, gospe Franji Dobrajc, prof., za prevod izvlečka v angleščino, gospe Maji Antonič, prof., za slovnični pregled, gospe Smilji Pevec, univ. dipl. biol., za koordinatorsko raziskovalne dejavnosti na šoli ter gospe Nini Lobe Selič, prof., za tehnično podporo.

Zahvala gre tudi vsem, ki so si vzeli čas in izpolnili anketni vprašalnik, brez katerega raziskovalne naloge ne bi bilo mogoče izvesti, in vsem, ki so na kakršen koli način prispevali k nastanku najine raziskovalne naloge.

Za podporo pri izvajanju raziskovalne dejavnosti na šoli pa se zahvaljujema ravnateljici gospe Katji Pogelšek Žilavec, prof., mag. posl. ved.

KAZALO

KAZALO VSEBINE

ZAHVALA	3
KAZALO	4
KAZALO VSEBINE.....	4
KAZALO SLIK	5
KAZALO GRAFOV	5
KAZALO TABEL.....	6
KAZALO PRILOG.....	6
POVZETEK	7
ABSTRACT	8
1 UVOD	9
1.1 NAMEN NALOGE	9
1.2 CILJ NALOGE	9
1.3 HIPOTEZE	9
1.4 METODE DE LA.....	10
2 TEORETIČNI DEL	11
2.1 MOTORIST	11
2.2 PROMETNA NESREČA.....	11
2.3 DEJAVNIKI PROMETNIH NESREČ	11
2.4 PRIPRAVA NA VOŽNJO Z MOTORNIM KOLESOM	11
2.5 ZAŠČITNA OPREMA	11
2.5.1 ROKAVICE	12
2.5.2 KOMBINEZON IN DODATNA ZAŠČITNA OPREMA.....	12
2.5.3 ŠKORNJI	13
2.5.4 ČELADA.....	13
2.6 PRAVILNA IZBIRA MOTOCIKLA	14
2.7 VPLIV OSEBNOSTNIH LASTNOSTI NA POSAMEZNIKOVO VOŽNJO	14
2.7.1 TEMPERAMENT.....	14
2.7.2 ZNAČAJ	15
2.7.3 SPOSOBNOSTI.....	15
2.8 ZAKONODAJA.....	15
2.9 STATISTIČNI PODATKI.....	16
2.9.1 STATISTIČNI PODATKI PROMETNIH NESREČ MOTORISTOV V OBDOBJU 2012-2016.....	16
2.9.2 STATISTIČNI PODATKI USPEŠNOSTI VOŽNJE ZA ENOSLEDNA VOZILA V OBDOBJU 2010-2013	17
3 EMPIRIČNI DEL	20
3.1 VZOREC	20
3.2 ČAS RAZISKAVE.....	20
3.3 OBDELAVA PODATKOV	20
3.4 REZULTATI RAZISKAVE.....	20
3.4.1 ANALIZA ANKETNEGA VPRAŠALNIKA	21
3.5 INTERVJU Z GOSPODOM VOJKOM SAFRANOM.....	37
3.6 PRIMERJAVA REZULTATOV IN RAZPRAVA.....	41
4 ZAKLJUČEK.....	44
5 VIRI IN LITERATURA.....	45
6 PRILOGE.....	47

KAZALO SLIK

Slika 1: Rokavice	12
Slika 2: Rokavice	12
Slika 3: Zaščitna želva	12
Slika 4: Odsevni brezrokavnik	12
Slika 5: Motoristični škornji	13
Slika 6: Motoristični škornji	13
Slika 7: Čelada	13
Slika 8: Notranjost čelade	13
Slika 9: Motorna kolesa	14
Slika 10: Pnevmatika za motorno kolo.....	14
Slika 11: Tabla pred Centrom varne vožnje Vransko.....	37
Slika 12: Gospod Vojko Safran.....	37

KAZALO GRAFOV

Graf 1: Koliko časa ste član/-ica motokluba?	21
Graf 2: Ali zaradi članstva v motoklubu drugače razmišljate o vožnji oz. samem načinu vožnje?	21
Graf 3: Koliko časa imate izpit za motorno kolo?	22
Graf 4: Ali imate svoj motor?	22
Graf 5: Ali imate ustrezno osebno opremo za vožnjo z motornim kolesom?	23
Graf 6: Kateri dejavniki so v prvi vrsti vplivali na izbiro osebne opreme za vožnjo z motornim kolesom?	23
Graf 7: Za katero od naslednjih kategorij ste opravljali izpit?	24
Graf 8: Kolikokrat ste opravljali teoretični del izpita za motorno kolo?	24
Graf 9: Kolikokrat ste opravljali praktični del izpita za motorno kolo?	25
Graf 10: Ali se vam zdi pridobitev kategorije A po postopnosti smiselna?	25
Graf 11: Ste že bili udeleženi v prometni nesreči, v kateri je bil udeležen tudi voznik motornega vozila?	26
Graf 12: Ste že doživeli prometno nesrečo z motornim kolesom (kot voznik/sopotnik)?	26
Graf 13: Stanje ceste	27
Graf 14: Vremenske razmere	27
Graf 15: Letni čas	28
Graf 16: Oprema motorja	28
Graf 17: Ustrezna postavitve prometne signalizacije in sama oprema ceste.....	29
Graf 18: Izkušnje motoristov pri odzivnosti v cestnem prometu.....	29
Graf 19: Prevelika hitrost	30
Graf 20: Oprema motorista	30
Graf 21: Zbranost in koncentracija motorista	31
Graf 22: Ali poznate brezplačen preventiven dogodek Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni?	31
Graf 23: Ste se udeležili preventivnega dogodka Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni?	32
Graf 24: Menite, da lahko s takšnimi projekti, kot je Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni, zmanjšamo število prometnih nesreč?	32

Graf 25: Koliko menite, da s takšnimi projekti, kot je Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni, lahko vplivamo na izkušnost voznikov motornih koles in njihovo obnašanje v cestnem prometu?.....	33
Graf 26: Pri opravljanju izpita za motor sta obvezna pisni in praktični del	33
Graf 27: Po opravljenem izpitu za motorno kolo je potrebno opraviti usposabljanje – varna vožnja	34
Graf 28: Za napredovanje v kategorizaciji moči motorja je potrebno doseči določene pogoje, kot so starost in izkušnje oz. staž nižje kategorije izpita za motorno kolo	34
Graf 29: Strogi pogoji za uspešno opravljen izpit za motorno kolo	35
Graf 30: Kaj bi bilo po vašem mnenju potrebno narediti, da bi se število prometnih nesreč, kjer so povzročitelji vozniki motornih koles, zmanjšalo?	35
Graf 31: Ali mislite, da bi bilo manj nesreč, če bi v Sloveniji zgradili dirkalno pisto? .	36
Graf 32: Kako razumete oz. si predstavljate besedo izkušnja oz. motorist z izkušnjami?	36

KAZALO TABEL

Tabela 1: Statistični podatki prometnih nesreč motoristov za RS v letih od 2012 do 2016	16
Tabela 2: Statistični podatki prometnih nesreč motoristov za PU Celje v letih od 2012 do 2016	16
Tabela 3: Statistični podatki posledic prometnih nesreč motoristov za RS v letih od 2012 do 2016.....	17
Tabela 4: Statistični podatki posledic prometnih nesreč motoristov za PU Celje v letih od 2012 do 2016.....	17
Tabela 5: Izpit za kategorijo AM v RS v obdobju od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2013.....	17
Tabela 6: Napake pri izpitu kategorije AM za RS v obdobju od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2013	18
Tabela 7: Izpit za kategorijo A1 v RS v obdobju od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2013.....	18
Tabela 8: Napake pri izpitu kategorije A1 v RS v obdobju od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2013	18
Tabela 9: Izpit za kategorijo A2 v RS v obdobju od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2013.....	18
Tabela 10: Napake pri izpitu kategorije A2 v RS v obdobju od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2013	19
Tabela 11: Izpit za kategorijo A v RS v obdobju od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2013.....	19
Tabela 12: Napake pri izpitu kategorije A v RS v obdobju od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2013	19

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Anketni vprašalnik	47
Priloga 2: Prošnja za pridobitev statističnih podatkov.....	47
Priloga 3: Odgovor na prošnjo za pridobitev statističnih podatkov.....	47

POVZETEK

V cestnem prometu narašča število enoslednih vozil. Ker so vozniki le-teh izredno ranljiva skupina v prometu, je pomembno, da poznamo in odpravimo najpogostejše dejavnike tveganja, ki jih ogrožajo.

Namen raziskovalne naloge je ugotoviti, kateri dejavniki pri motoristih vplivajo na izbiro osebne opreme za vožnjo ter kako ocenjujejo dejavnike tveganja za nastanek prometnih nesreč. Cilj naloge je izdelava brošure z rezultati raziskave, s katerimi bi lahko udeležence v prometu ozavestili o prisotnosti motoristov, ter o dejavnikih, ki vplivajo na nastanek prometne nesreče.

V teoretičnem delu naloge je opisan motorist, prometna nesreča in dejavniki za njen nastanek, zaščitna oprema, vpliv osebnostnih lastnosti na posameznikovo vožnjo, zakonodaja ter statistični podatki prometnih nesreč.

Osnova za obdelavo podatkov je spletni anketni vprašalnik, katerega je izpolnilo 31 motoristov, ter intervju z inštruktorjem varne vožnje. Raziskava je pokazala, da je 87 % anketiranih motoristov včlanjenih v različne motoklube po Sloveniji, 42 % pa jih zaradi članstva razmišlja o vožnji drugače. Na izbor ustrezne opreme za vožnjo, ki jo imajo vsi, vpliva najpogosteje (29 %) kakovost. Najpogostejša dejavnika za nastanek prometnih nesreč sta pozornost in koncentracija motorista (78 %). Preventivne dejavnosti so osnova za izboljšanje varnosti motoristov.

Ključne besede: motorist, prometna nesreča, izkušnje, promet, osebnostne lastnosti.

ABSTRACT

In road transport, the number of one trail vehicles is increasing. Since drivers are an extremely vulnerable group in traffic, it is important to know and eliminate the most common risk factors that threaten them.

The purpose of the research task is to determine which factors affect the choice of personal equipment for driving in motorcyclists and how they assess the risk factors for the occurrence of traffic accidents. The aim of the task is to produce a brochure with the results of the research, which would enable participants in the traffic to be aware of the presence of motorcyclists, as well as the factors that influence the occurrence of a traffic accident.

In the theoretical part of the task is described a motorist, a traffic accident and factors for its formation, protective equipment, the influence of personal characteristics on the individual's driving, legislation and statistics of road accidents.

The basis for data processing is the online survey questionnaire, completed by 31 motorists, as well as an interview with a safe driving instructor. The survey showed that 87% of motorcyclists surveyed are members of various motor clubs across Slovenia, 42% of them think about driving differently due to their membership. The choice of the appropriate driving equipment that all have the most frequently (29%) effects quality. The most common factors for the occurrence of traffic accidents are attention and concentration of motorists (78%). Preventive activities are the basis for improving the safety of motorcyclists.

Key words: motorist, traffic accident, experience, traffic, personal characteristics.

1 UVOD

Iz dneva v dan je na naših cestah več udeležencev v prometu. Vožnja je postala poglobitveni del posameznikovega življenja. Z leti narašča število udeležencev voznikov motornih koles in koles z motorjem, saj postaja vožnja z enoslednim vozilom vedno bolj popularna in dostopna. Prevoz z motornim kolesom je cenejši, manevriranje v gostoti prometa je lažje, lažje pa je tudi najti parkirni prostor, kar so pomembni vzroki naraščanja popularnosti motociklizma. Motoristi so kljub vedno boljšim zaščitnim sredstvom ranljivejši od ostalih udeležencev v prometu.

Zaradi povečanja števila enoslednih vozil pa je vsako leto v Sloveniji več prometnih nesreč motoristov, kar privede do tega, da plačujemo v prometu prevelik krvni davek, to pa od nas zahteva, da poiščemo vzroke in poti za izboljšanje slabega stanja. Pred vsako vožnjo, še posebej z motornim kolesom, se moramo vprašati, ali nam bo ta vožnja v užitek ali pa smo se podali na morebitno zadnjo vožnjo, ki bo polna adrenalina, skrajnosti in napetosti ter se lahko tragično konča.

Brez smisla si je zatiskati oči: motorist je izpostavljen in ranljiv. Da si sam ne povzroči škode, je potrebno vaditi vožnjo in znati prepoznavati prometne pasti. Veliko naredijo lastne izkušnje, vendar jih med nabiranjem spremljajo tudi bolečine. Kakšen padec tu in tam je del igre (Gustinčič, 2007, str. 9).

1.1 NAMEN NALOGE

Namen raziskovalne naloge je ugotoviti, kateri dejavniki pri anketiranih motoristih vplivajo na izbiro osebne opreme za vožnjo, kako ocenjujejo dejavnike tveganja za nastanek prometnih nesreč, ter ugotoviti, ali so bili anketirani motoristi že udeleženi v prometni nesreči.

1.2 CILJ NALOGE

Cilj naloge je, da bi s pomočjo raziskave izdelali poučne brošure, s katerimi bi lahko vse udeležence v prometu ozavestili o prisotnosti motoristov ter o dejavnikih, ki močno vplivajo na nastanek prometne nesreče in s tem spremenili pogled ter razmišljanje motoristov in ostalih udeležencev cestnega prometa.

1.3 HIPOTEZE

Postavili sva si tri hipoteze, in sicer:

Hipoteza 1: Največji odstotek predstavljajo anketirani motoristi, pri katerih je pri izbiri osebne opreme za vožnjo z motornim kolesom najbolj pomembna kakovost.

Hipoteza 2: Anketirani motoristi bodo med naštetimi dejavniki tveganja za nastanek prometne nesreče med prve tri uvrstili izkušnje motoristov pri odzivnosti v cestnem prometu, zbranost in koncentracijo motorista ter opremo motorja.

Hipoteza 3: Več kot četrtnina anketiranih motoristov se je udeležila preventivnega dogodka Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni.

1.4 METODE DELA

Za raziskovalno nalogo sva uporabili naslednje metode:

- metodo pregleda strokovnega gradiva,
- metodo anketnega vprašalnika in
- metodo intervjuja.

Delo je potekalo po naslednjem vrstnem redu:

- zastavili sva si namen in cilj raziskovalne naloge,
- pregledali sva strokovno literaturo s področja prometa, varnosti in motornih koles,
- s pomočjo pridobljenega znanja sva oblikovali teoretični del,
- sestavili sva hipoteze,
- naredili sva anketni vprašalnik in ga odposlali po elektronski pošti,
- opravili sva intervju,
- zbrane podatke sva analizirali in interpretirali,
- na podlagi podatkov sva hipoteze potrdili oz. ovrgli ter
- na koncu napisali zaključek s predlogi.

Po izboru teme in opredelitvi raziskovalnega problema je sledilo zbiranje literature. Uporabljena literatura so bili učbeniki, enciklopedije in leksikoni. Po pregledu le-teh je nadaljnje delo zajemalo iskanje dosedanjih raziskav v strokovni literaturi in periodičnih publikacijah (revije, časopisi, zborniki, itd.).

Anketni vprašalnik je sestavljen iz 20 vprašanj, od katerih je 18 vprašanj zaprtega tipa in 2 vprašanja odprtega tipa. Od vprašanj zaprtega tipa je 1 vprašanje z možnostjo, da anketiranci napišejo odgovor, 3 vprašanja imajo dva možna odgovora, 5 vprašanj ima od dva do pet odgovorov in podvprašanje, kjer so imeli anketiranci možnost obrazložitve svojega odgovora. 1 vprašanje je s tremi odgovori, kjer so pod drugo napisali svoj odgovor, če ga ni med ponujenimi, 3 vprašanja imajo štiri odgovore, 1 vprašanje je s petimi in 1 vprašanje s šestimi odgovori, 1 vprašanje ima štiri in 1 vprašanje devet trditev, na katera so anketiranci odgovarjali po 5-stopenjski Likertovi lestvici o stopnji strinjanja. 1 vprašanje pa ima 8 možnih odgovorov.

Izvedli sva tudi strukturiran intervju s 23 vprašanji.

2 TEORETIČNI DEL

2.1 MOTORIST

Motorist je oseba, ki vozi motorno kolo. Nekaj dejstev je, ki bi jih lahko pripisali motorizmu in predvsem motoristom. Prvo je, da sta oba močno stereotipizirana. "Divjak" je prvo, kar večini pade na pamet, ko sliši, da se nekdo navdušuje nad dvokolesniki. Drugo dejstvo pa je, da ima prvo dejstvo podlago, ki mu jo daje nezanesljiv odstotek tistih, ki se na cesti požvižgajo na pravila, še bolj pa na svojo in predvsem tujo varnost. Tretje dejstvo pa počasi izkoreninja prvi dve. Vedno več je takih, ki se zavedajo svoje ranljivosti in odgovornosti v prometu ter se temu primerno vedejo in tudi udeležujejo različnih prireditev, s katerimi slovenska policija in druge organizacije želijo dvigniti nivo kulture, varnost vožnje in strpnost udeležencev v prometu (Magister, 2011).

2.2 PROMETNA NESREČA

Nesrečo lahko opredelimo kot nenaden, nepričakovan, nenameren dogodek, ki lahko povzroči poškodbo telesa ali celo smrt. Različne okoliščine in dejavniki se naključno povežejo prav v določenem trenutku, na določenem kraju, ko pride do nesreče. Čeprav igra pomembno vlogo pri nastanku nesreč naključje, to ne pomeni, da ne poznamo temeljnih dejavnikov, ki vplivajo na nastanek prometnih nesreč, in da niso možni učinkoviti ukrepi za izboljšanje stanja prometne varnosti (Žlender, 1996, str. 9).

2.3 DEJAVNIKI PROMETNIH NESREČ

V splošnem lahko izoblikujemo štiri dejavnike prometnih nesreč, ki so med seboj posredno ali neposredno povezani. Med najvplivnejši dejavnik nastanka prometne nesreče je vključen človek, sledi cesta, vozilo in okolje (družbeno) (Žlender, 1996, str. 10).

2.4 PRIPRAVA NA VOŽNJO Z MOTORNIM KOLESOM

Pomembno vlogo pri varnosti v cestnem prometu ima priprava pred samim začetkom vožnje. Ta vključuje fizično in psihično pripravljenost. Pred začetkom vožnje je dobro, da se voznik malo ogreje ter za začetek sezone izbere nekoliko bolj lahke in kratke proge (Radšel, 2010, str. 11).

2.5 ZAŠČITNA OPREMA

Za svojo varnost motorist veliko pripomore tudi z uporabo ustrezne opreme, ki je namenjena zaščiti ob padcu in ni namenjena modnim pistam.

Pri nakupu motoristične zaščitne opreme mora motorist izbrati opremo, ki mu bo nudila udobje, ga ščitila pred vremenskimi pojavi (dež, mraz, sonce, ...), bila naj bi svetle

barve, za lažjo opaznost v prometu, nuditi pa mu mora predvsem zaščito pred morebitnimi poškodbami pri padcu (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2018).

2.5.1 ROKAVICE

Rokavica se mora popolnoma prilegati prstom in dlani, saj lahko v primeru, da je rokavica pretesna ali so odprtine za prste prekratke, pride do mravljinčenja in bolečin (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2018).



Slika 1: Rokavice
(Vir: Čepin Tovornik, 1. 12. 2017)



Slika 2: Rokavice
(Vir: Čepin Tovornik, 1. 12. 2017)

2.5.2 KOMBINEZON IN DODATNA ZAŠČITNA OPREMA

Izbiramo lahko med usnjenim ali tekstilnim kombinezonom (odločitev vsakega posameznika), je pa vsekakor priporočljiv model z vgrajenimi ščitniki na predelu kolien, komolcev, ram in hrbtenice. Za boljšo vidnost je priporočljiv odsevni brezrokavnik (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2018).



Slika 3: Zaščitna želva
(Vir: Čepin Tovornik, 1. 12. 2017)



Slika 4: Odsevni brezrokavnik
(Vir: Čepin Tovornik, 1. 12. 2017)

2.5.3 ŠKORNJI

Motoristična obutev – motoristični škornji ali motoškornji in motoristični čevlji so eni izmed ključnih delov motoristične opreme, saj nudijo zaščito našim stopalom oz. celotnemu spodnjemu delu noge. Motoristični škornji so izdelani iz vrhunskega usnja in drugih dodatnih zelo trpežnih materialov, ki prenesejo različne vremenske razmere, udarce in velike hitrosti. Obutev pa mora hkrati obstati trpežna in obstojna ter udobna, saj z njo motorist upravlja motor. Za zagotavljanje maksimalne varnosti imajo motoristični škornji dvojni sistem zapiranja (notranji in zunanji) ter ojačane dele na območju prstov in gležnja za lažje upravljanje motornega kolesa (TC Moto shop, d. o. o., 2018).



Slika 5: Motoristični škornji
(Vir: Radšel, 4. 3. 2018)



Slika 6: Motoristični škornji
(Vir: Radšel, 4. 3. 2018)

2.5.4 ČELADA

Pri izbiri pravilne motoristične čelade je pomembno, da se motoristu popolnoma prilega, da mu ni prevelika ali premajhna, da je testirana in da ima certifikat (evropski standard ECE R 22/05). Z leti čelada izgubi svojo trdnost. Pomembno je, da jo uporabnik pravilno zapre s podbradnimi jermeni, ki morajo biti tesno zategnjeni (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2018).



Slika 7: Čelada
(Vir: Čepin Tovornik, 1. 12. 2017)

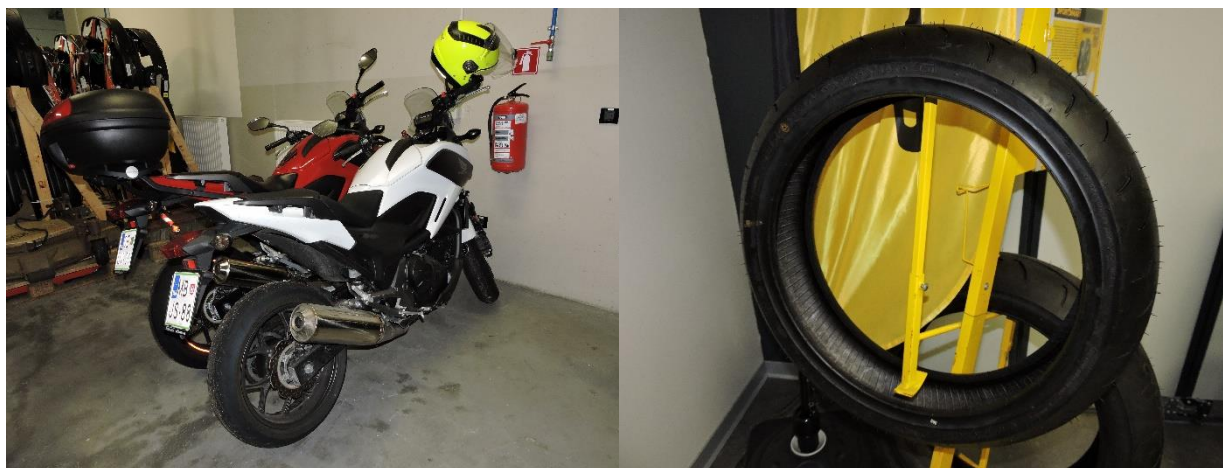


Slika 8: Notranjost čelade
(Vir: Čepin Tovornik, 1. 12. 2017)

2.6 PRAVILNA IZBIRA MOTOCIKLA

Motocikel je vozilo na dveh ali treh kolesih. Razlikujejo se po obliki, velikosti in moči (<https://sl.wikipedia.org/wiki/Motocikel>).

Vsi motocikli so zanimivi. Vendar zaradi velikosti, ergonomije, zasnove in zmogljivosti niso za vsakogar. Pred nakupom motocikla je potreben temeljit premislek, kaj pravzaprav želimo. Potrebna je razumna izbira glede na sposobnosti in izkušnje posameznika (Gustinčič, 2007, str. 23).



Slika 9: Motorna kolesa
(Vir: Čepin Tovornik, 1. 12. 2017)

Slika 10: Pnevmatika za motorno kolo
(Vir: Čepin Tovornik, 1. 12. 2017)

2.7 VPLIV OSEBNOSTNIH LASTNOSTI NA POSAMEZNIKOVO VOŽNJO

Naše obnašanje tako doma, v službi in v cestnem prometu je torej v veliki meri odvisno od osebnosti posameznika in njegovega odziva v določeni situaciji.

"Preprosto lahko rečemo, da je osebnost posameznika vse tisto, kar določa značilno doživljanje in obnašanje vsakega od nas. Človek je po svojih lastnostih in ravnanju sicer podoben drugim ljudem, vendar predstavlja edinstveno kombinacijo značilnosti in načinov obnašanja, ki ga ločijo od vseh drugih in ga opredeljujejo kot enkratnega posameznika" (Ivanuša-Bezjak, 2006, str. 68).

Osebnost posameznika lahko razdelimo na 3 področja:

- temperament,
- značaj in
- sposobnosti.

2.7.1 TEMPERAMENT

Temperament (karakter) je način našega odzivanja in delovanja, h kateremu se nagibamo v različnih situacijah (Tempera, d. o. o, 2018).

Temperament je lahko pogojen z načinom obnašanja v cestnem prometu. Hipokrat, grški zdravnik, je poskušal ljudi glede na osebnostne lastnosti razvrstiti v 4 tipe temperamenta, ki jih je tudi opredelil:

- kolerik (dobre lastnosti: dejaven, optimist, močne volje, pogumen, slabe lastnosti: razdražljiv, neobvladan, nemiren, prepirljiv, nezadovoljen, agresiven, itd.),
- sangvinik (dobre lastnosti: živahen, optimističen, prijeten, družaben, zgovoren, brezskrben, slabe lastnosti: čustveno nestabilen, naiven, otročji itd.),
- flegmatik (dobre lastnosti: previden, razmišljajoč, zanesljiv, stabilen, miren, slabe lastnosti: pasiven, neodziven, nezaupljiv vase, itd.),
- melanholik (dobre lastnosti: razumevajoč do drugih, mislec, ceni estetiko, slabe lastnosti: depresiven, potlačen, pesimističen, tesnoben, neodziven, zadržan, nedružaben, itd.) (Škoberne, 2010, str. 34, 35).

2.7.2 ZNAČAJ

Pomembna sestavina osebnosti je značaj. Po njem razlikujemo ljudi na dobre in slabe, na delovne in lenuhe, na poštenjake in lopove, na prijazne in ustrezljive ali pa na neprijazne in neprijetne, če ne celo zoprne osebe. Značaj torej povezuje dobre in slabe lastnosti, vrline in napake, ki se kažejo v našem obnašanju in ravnanju z drugimi. Značaj je privzgojen – nihče se ne rodi kot lopov ali poštenjak – to šele postane pod vplivom okolja, boljše ali slabše vzgoje in samovzgoje (Ivanušič-Bezjak, 2006, str. 71).

Kot osebnostno lastnost je potrebno posebej omeniti agresivnost, ki ima v prometu zelo velik pomen. Namreč tisti ljudje, ki so po naravi agresivni, odražajo takšen način obnašanja tudi pri vožnji, saj vozijo zelo ofenzivno, tekmovalno in napadalno. Dobri so predvsem vozniki, ki uspešno kontrolirajo svoja čustva, imajo pozitiven odnos do sebe in drugih in so osebno zreli. Značaj se lahko v nasprotju s temperamentom spreminja (Sušnik, 2009, str. 11).

2.7.3 SPOSOBNOSTI

Sposobnosti so prirojeni potenciali in predstavljajo zmožnost nekaj narediti, naučiti se ali doseči. Kažejo na verjetnost, da ste pri delu uspešni, niso pa nujno zagotovilo, da bo res tako. Sposobnosti se delijo na več podskupin (telesne, duševne, ...), ki so pri ljudeh različno razvite (Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje, 2018).

2.8 ZAKONODAJA

Zakonsko predpisana starost za vožnjo z motornim kolesom (Zakon o varnosti cestnega prometa v X poglavju, v 150. členu) določa starost, pri kateri lahko osebe z določenim znanjem vozijo določena vozila. Za vožnjo motornih koles morajo vozniki dopolniti naslednjo starost, in sicer za vozila kategorije:

- AM 15 let;
- A1 16 let;
- A2 18 let;
- A, 20 let, če ima imetnik dve leti voziško dovoljenje kategorije A2;
- A 24 let (Cukjati, 2008, str. 6021).

2.9 STATISTIČNI PODATKI

Sledijo statistični podatki prometnih nesreč motoristov za celotno Republiko Slovenijo (v nadaljevanju tudi RS) in za Policijsko upravo Celje (v nadaljevanju tudi PU Celje), ki jih je posredovala Generalna policijska uprava (v nadaljevanju GPU) ter statistični podatki uspešnosti vožnje za enosledna vozila, ki jih je posredoval g. Tomaž Lotrič (pridobil od g. Roberta Grila, vodje sektorja za vozniške izpite iz Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa).

2.9.1 STATISTIČNI PODATKI PROMETNIH NESREČ MOTORISTOV V OBDOBJU 2012-2016

Tabela 1: Statistični podatki prometnih nesreč motoristov za RS v letih od 2012 do 2016 (GPU, 12. 1. 2018)

LETO	SKUPAJ	MRTVI	S TELESNO POŠKODBO	Z MATERIALNO ŠKODO
2012	696	19	538	139
2013	581	18	445	118
2014	591	17	453	121
2015	666	25	541	100
2016	650	22	500	128

Največ prometnih nesreč motoristov v Republiki Sloveniji je bilo leta 2012, najmanj leta 2013. Največ prometnih nesreč s smrtnim izidom je bilo leta 2015, najmanj pa leta 2014. Največ prometnih nesreč s telesno poškodbo se je zgodilo leta 2015, najmanj pa leta 2013. Največ prometnih nesreč z materialno škodo se je zgodilo leta 2012, najmanj pa leta 2015.

Tabela 2: Statistični podatki prometnih nesreč motoristov za PU Celje v letih od 2012 do 2016 (GPU, 12. 1. 2018)

LETO	SKUPAJ	MRTVI	S TELESNO POŠKODBO	Z MATERIALNO ŠKODO
2012	121	2	95	24
2013	81	4	62	15
2014	113	2	94	17
2015	128	3	115	10
2016	101	2	84	15

Največ prometnih nesreč motoristov je bilo leta 2015, najmanj leta 2013. Največ prometnih nesreč s smrtnim izidom je bilo leta 2013, najmanj pa leta 2012, 2014, 2016. Največ prometnih nesreč s telesno poškodbo se je zgodilo leta 2015, najmanj pa leta 2013. Največ prometnih nesreč z materialno škodo se je zgodilo leta 2012, najmanj pa leta 2015.

Tabela 3: Statistični podatki posledic prometnih nesreč motoristov za RS v letih od 2012 do 2016 (GPU, 12. 1. 2018)

LETO	SKUPAJ	MRTVI	HUDO TELESNO POŠK.	LAHKO TELESNO POŠK.	BREZ POŠKODB
2012	708	18	133	387	170
2013	604	18	100	329	157
2014	604	15	127	317	145
2015	689	25	162	367	135
2016	667	22	142	338	165

Največ posledic prometnih nesreč motoristov za RS je bilo v letu 2012, najmanj v letu 2013 in 2014. Največ posledic prometnih nesreč s smrtnim izidom je bilo v letu 2015, najmanj pa v letih 2012 in 2013. Hudo telesno poškodovanih je bilo največ v letu 2015, najmanj pa v letu 2013. Lahko telesno poškodovanih je bilo največ v letu 2012, najmanj pa v letu 2014.

Tabela 4: Statistični podatki posledic prometnih nesreč motoristov za PU Celje v letih od 2012 do 2016 (GPU, 12. 1. 2018)

LETO	SKUPAJ	MRTVI	HUDO TELESNO POŠK.	LAHKO TELESNO POŠK.	BREZ POŠKODB
2012	122	2	26	65	29
2013	84	4	16	41	23
2014	113	2	31	61	19
2015	131	3	34	78	16
2016	103	2	28	55	18

Največ posledic prometnih nesreč motoristov je bilo v letu 2015, najmanj v letu 2013. Največ posledic prometnih nesreč s smrtnim izidom je bilo v letu 2013, najmanj pa v letih 2012, 2014 in 2016. Hudo telesno poškodovanih je bilo največ v letu 2015, najmanj pa v letu 2013. Lahko telesno poškodovanih je bilo največ v letu 2015, najmanj pa v letu 2013.

2.9.2 STATISTIČNI PODATKI USPEŠNOSTI VOŽNJE ZA ENOSLEDNA VOZILA V OBDOBJU 2010-2013

Tabela 5: Izpit za kategorijo AM v RS v obdobju od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2013 (Gril, 26. 1. 2018)

KATEGORIJA AM	POZITIVNI	NEGATIVNI	SKUPAJ	USPEŠNOST
ŠTEVILO KANDIDATOV	1029	166	1195	86,1 %

Za kategorijo AM v RS v obdobju 2010-2013 je izpit opravilo 1029 ljudi, neuspešnih je bilo 166 od 1195. Uspešnost je bila 86,1 %.

Tabela 6: Napake pri izpitu kategorije AM za RS v obdobju od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2013 (Gril, 26. 1. 2018)

VZROKI NEUSPEŠNOSTI KAT. AM	Neupoštevanje prometnih pravil	Pomanjkljive izkušnje in drugo	Skupaj
ŠTEVILO KANDIDATOV	42	124	166

42 oseb ni opravilo izpita za kategorijo AM zaradi neupoštevanja prometnih pravil, 124 zaradi pomanjkljivih izkušenj in drugo (ni podatka).

Tabela 7: Izpit za kategorijo A1 v RS v obdobju od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2013 (Gril, 26. 1. 2018)

KATEGORIJA A1	POZITIVNI	NEGATIVNI	SKUPAJ	USPEŠNOST
ŠTEVILO KANDIDATOV	1248	260	1508	82,75 %

Za kategorijo A1 v RS v obdobju 2010-2013 je izpit opravilo 1248 ljudi, neuspešnih je bilo 260 od 1508. Uspešnost je bila 82,75 %.

Tabela 8: Napake pri izpitu kategorije A1 v RS v obdobju od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2013 (Gril, 26. 1. 2018)

VZROKI NEUSPEŠNOSTI KAT. A1	Neupoštevanje prometnih pravil	Pomanjkljive izkušnje in drugo	Skupaj
ŠTEVILO KANDIDATOV	61	199	260

61 oseb ni opravilo izpita za kategorijo A1 zaradi neupoštevanja prometnih pravil, 199 zaradi pomanjkljivih izkušenj in drugo (ni podatka).

Tabela 9: Izpit za kategorijo A2 v RS v obdobju od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2013 (Gril, 26. 1. 2018)

KATEGORIJA A2	POZITIVNI	NEGATIVNI	SKUPAJ	USPEŠNOST
ŠTEVILO KANDIDATOV	1242	208	1450	85,65 %

Za kategorijo A2 v RS v obdobju 2010-2013 je izpit opravilo 1242 ljudi, neuspešnih je bilo 208 od 1450. Uspešnost je bila 85,65 %.

Tabela 10: Napake pri izpitu kategorije A2 v RS v obdobju od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2013 (Gril, 26. 1. 2018)

VZROKI NEUPEŠNOSTI KAT. A2	Neupoštevanje prometnih pravil	Pomanjkljive izkušnje in drugo	Skupaj
ŠTEVILO KANDIDATOV	56	152	208

56 oseb ni opravilo izpita za kategorijo A2 zaradi neupoštevanja prometnih pravil, 152 zaradi pomanjkljivih izkušenj in drugo (ni podatka).

Tabela 11: Izpit za kategorijo A v RS v obdobju od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2013 (Gril, 26. 1. 2018)

KATEGORIJA A	POZITIVNI	NEGATIVNI	SKUPAJ	USPEŠNOST
ŠTEVILO KANDIDATOV	1029	166	1195	86,10 %

Za kategorijo A v RS v obdobju 2010-2013 je izpit opravilo 1029 ljudi, neuspešnih je bilo 166 od 1195. Uspešnost je bila 86,10 %.

Tabela 12: Napake pri izpitu kategorije A v RS v obdobju od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2013 (Gril, 26. 1. 2018)

VZROKI NEUSPEŠNOSTI KAT. A	Neupoštevanje prometnih pravil	Pomanjkljive izkušnje in drugo	Skupaj
ŠTEVILO KANDIDATOV	42	124	166

42 oseb ni opravilo izpita za kategorijo A zaradi neupoštevanja prometnih pravil, 124 zaradi pomanjkljivih izkušenj in drugo (ni podatka).

3 EMPIRIČNI DEL

3.1 VZOREC

Osnova za obdelavo podatkov je 31 spletnih anketnih vprašalnikov, ki so jih izpolnili motoristi, in sicer 26 moških (84 %) in 5 žensk (16 %), ter intervju. Anketni vprašalnik so izpolnili ljudje različnih starostnih skupin, in sicer:

- od 31 do 40 let: 12 (39 %)
- od 41 do 50 let: 14 (45 %)
- od 51 do 60 let: 5 (16 %)

Anketiranci so člani različnih motoklubov po Sloveniji, in sicer:

- Motoklub Packenstein: 7 (23 %)
- Motoklub Angeli Ceste: 2 (6 %)
- Motoklub Apache reiders: 1 (3 %)
- Motoklub Ketna: 5 (16 %)
- Motoklub Schlossberg: 8 (26 %)
- Motoklub Gracer: 1 (3 %)
- Motoklub Lepena: 1 (3 %)
- Motoklub Opoka: 1 (3 %)
- niso člani nobenega moto kluba: 5 (16 %).

3.2 ČAS RAZISKAVE

Spletno anketiranje je potekalo od 25. 12. 2017 do 5. 2. 2018. Intervju je bil izveden z inštruktorjem varne vožnje, g. Vojkom Safranom, 1. 12. 2017.

3.3 OBDELAVA PODATKOV

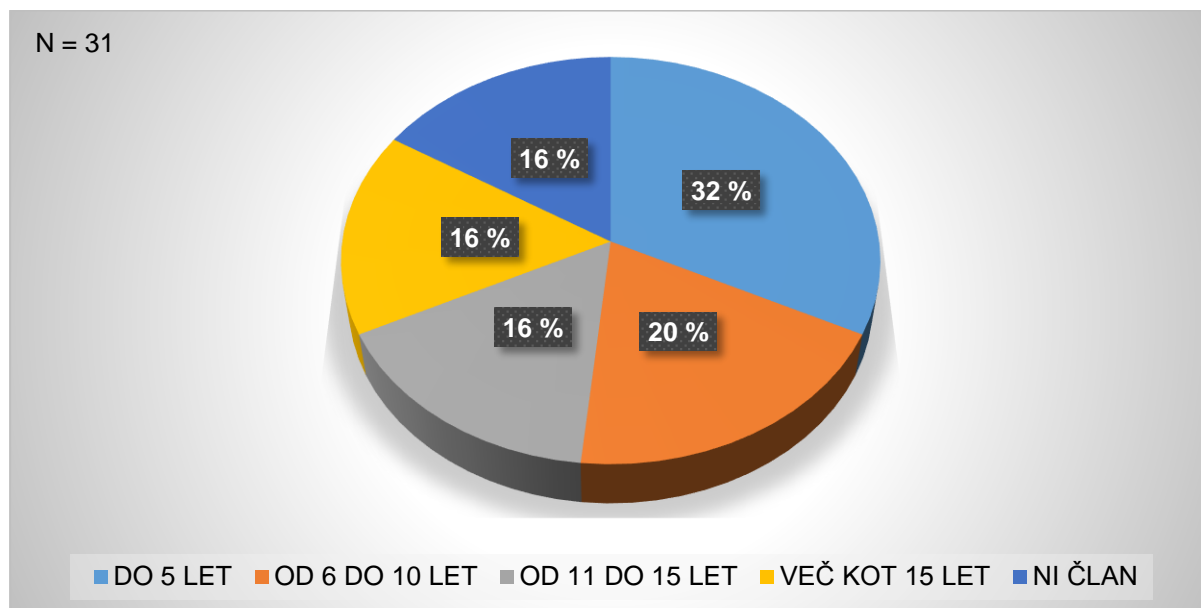
Podatke sva predstavili v odstotkih ter jih prikazali s pomočjo grafov. Uporabili sva program Google Drive, Microsoft Office Word in Microsoft Office Excel.

3.4 REZULTATI RAZISKAVE

Na naslednjih straneh so v grafih za vsako vprašanje predstavljeni rezultati, pridobljeni iz anketnega vprašalnika.

3.4.1 ANALIZA ANKETNEGA VPRAŠALNIKA

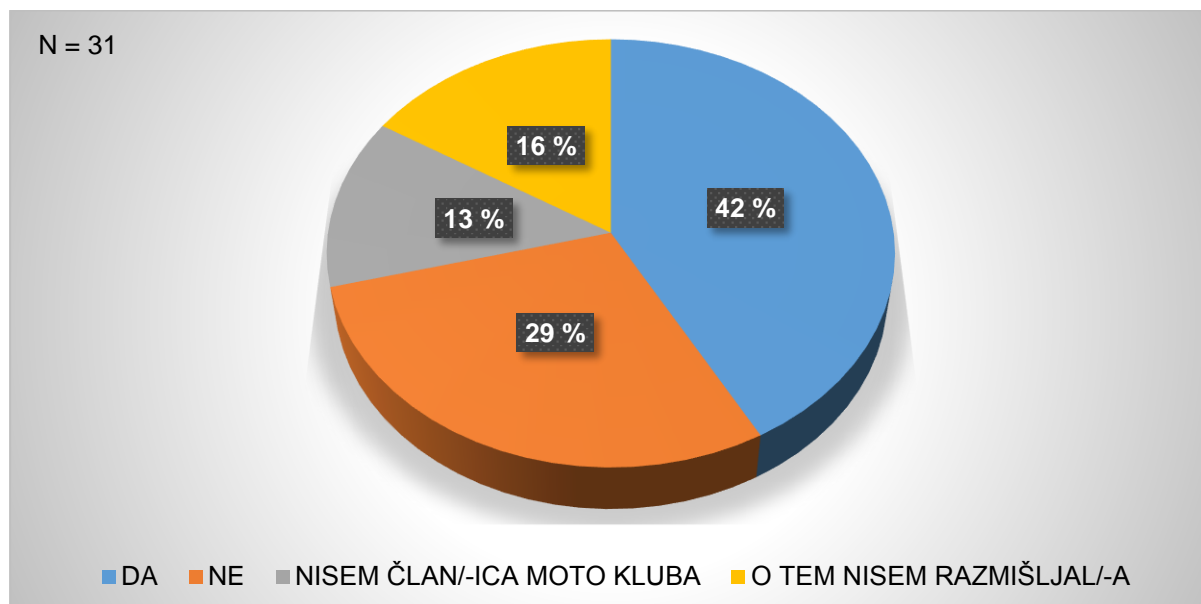
1. Koliko časa ste član/-ica motokluba?



Graf 1: Koliko časa ste član/-ica motokluba?

32 % anketiranih motoristov je včlanjenih v motoklub do 5 let, 20 % od 6 do 10 let, 16 % od 11 do 15 let in 16 % več kot 15 let. 16 % anketirancev pa ni včlanjenih v noben motoklub.

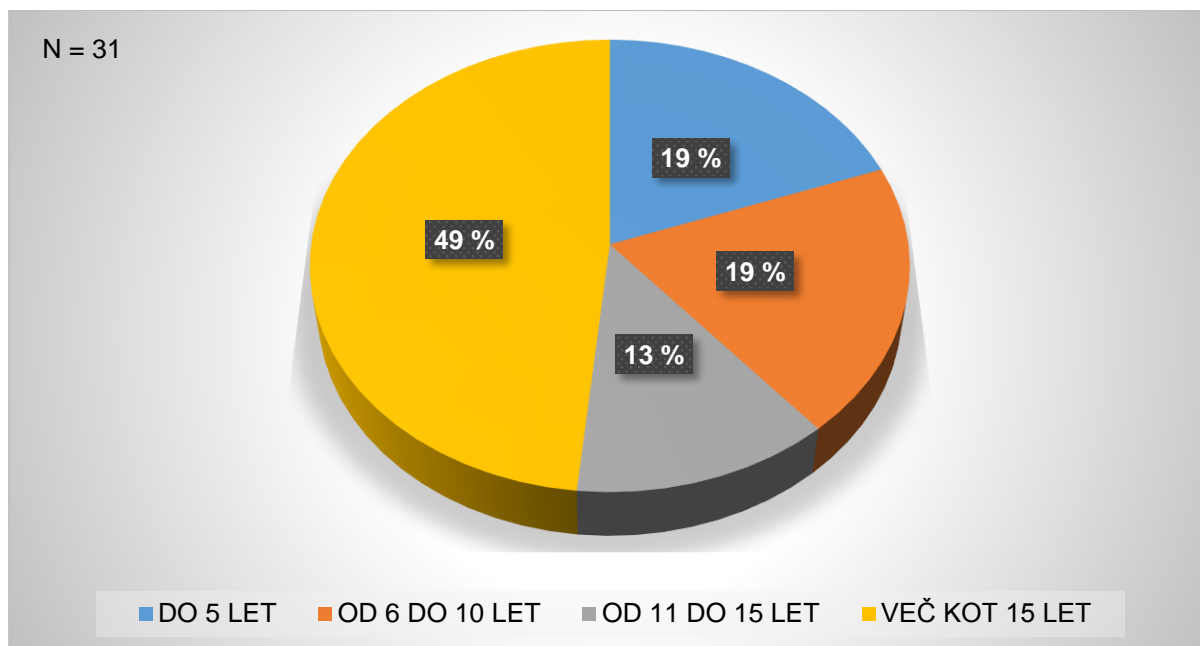
2. Ali zaradi članstva v motoklubu drugače razmišljate o vožnji oz. samem načinu vožnje?



Graf 2: Ali zaradi članstva v motoklubu drugače razmišljate o vožnji oz. samem načinu vožnje?

42 % anketiranih motoristov je odgovorilo, da zaradi članstva v motoklubu drugače razmišlja o vožnji. Razlogi so v strogih pravilih kluba, v ospredju je skupinska vožnja, prav tako lahko drug na drugega prenašajo izkušnje. 29 % anketiranih motoristov zaradi članstva v moto klubu ne razmišlja drugače o vožnji, 16 % o tem ni razmišljalo.

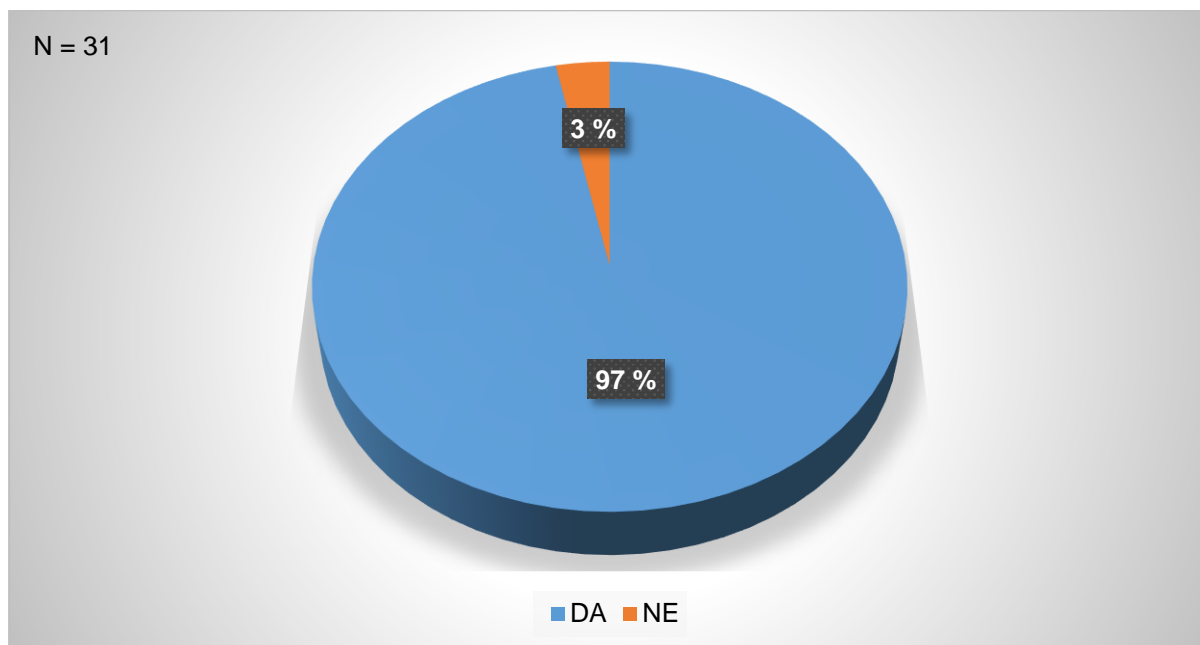
3. Koliko časa imate izpit za motorno kolo?



Graf 3: Koliko časa imate izpit za motorno kolo?

Največ (49 %) anketiranih motoristov ima izpit za motorno kolo več kot 15 let, v 19 % sledijo tisti, ki ga imajo do 5 let in od 6 do 10 let, in v 13 % tisti, ki ga imajo od 11 do 15 let.

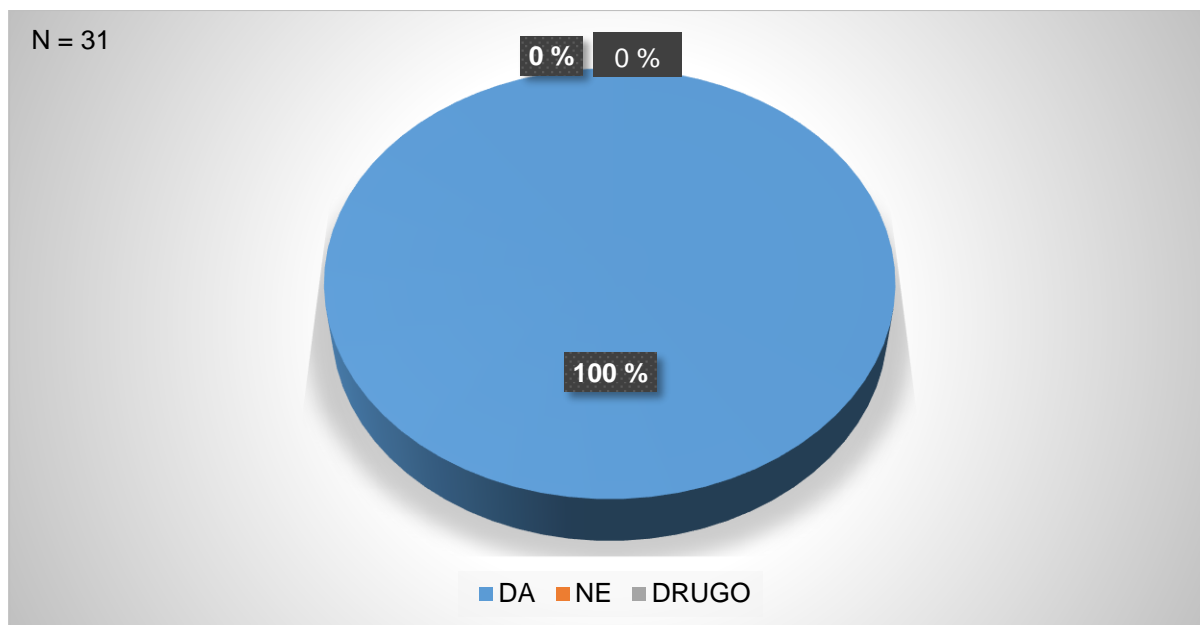
4. Ali imate svoj motor?



Graf 4: Ali imate svoj motor?

97 % anketiranih motoristov ima svoj motor, ena oseba (3 %) pa svojega motorja nima.

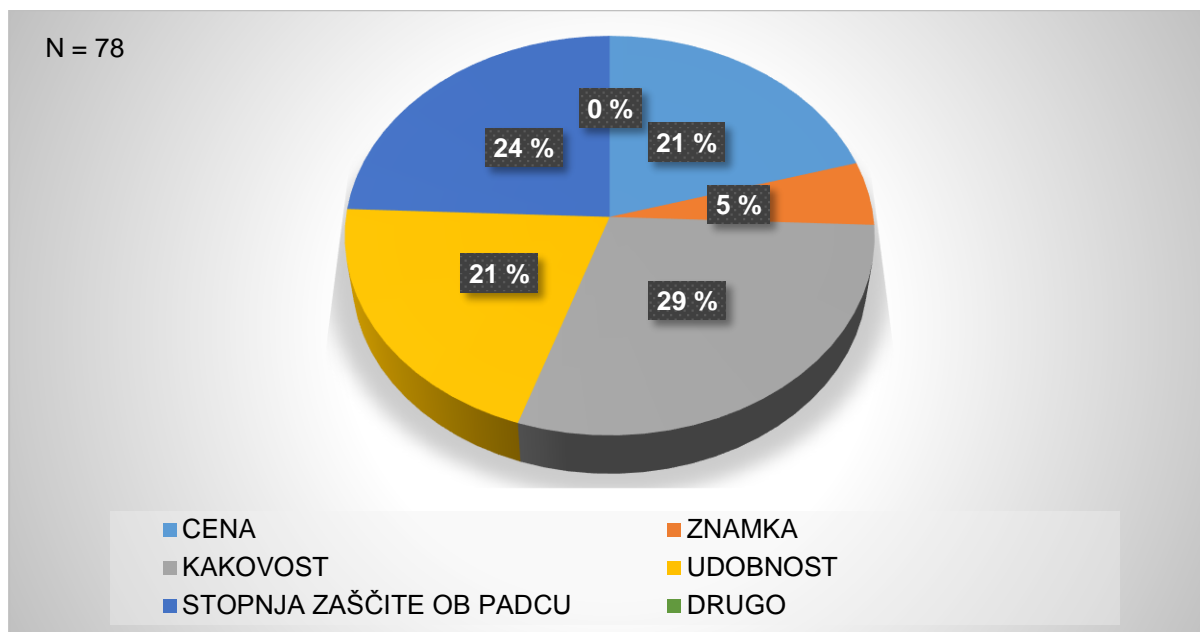
5. Ali imate ustrezno osebno opremo za vožnjo z motornim kolesom?



Graf 5: Ali imate ustrezno osebno opremo za vožnjo z motornim kolesom?

Vsi anketirani motoristi imajo ustrezno varovalno opremo za vožnjo z motornim kolesom.

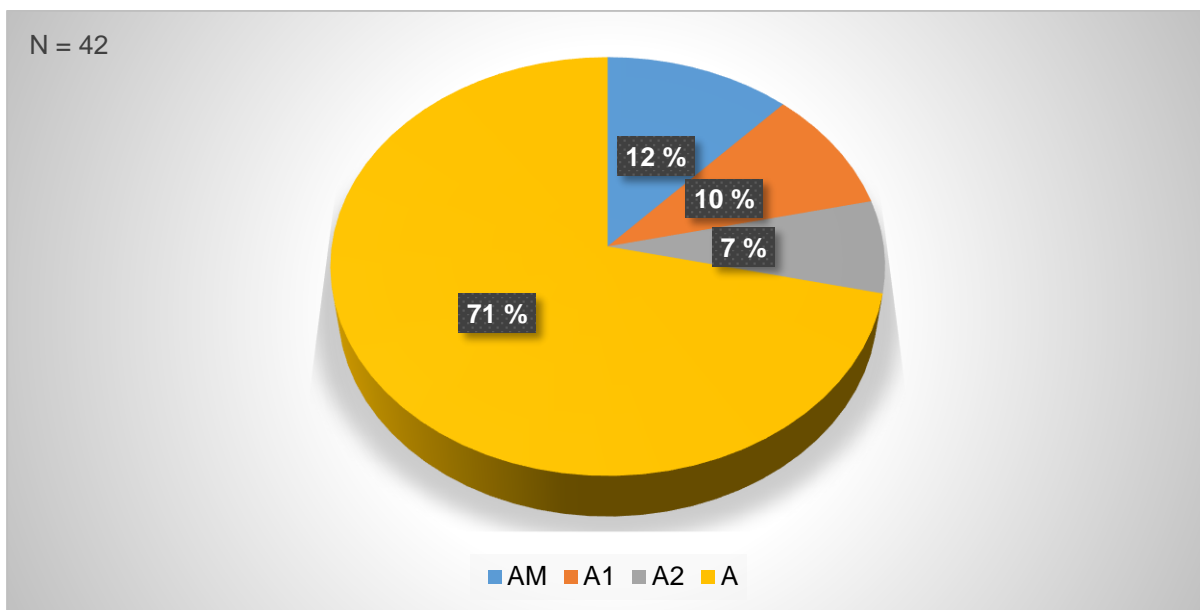
6. Kateri dejavniki so v prvi vrsti vplivali na izbiro osebne opreme za vožnjo z motornim kolesom? (možnih je več odgovorov)



Graf 6: Kateri dejavniki so v prvi vrsti vplivali na izbiro osebne opreme za vožnjo z motornim kolesom?

Največ, (29 %) anketiranih motoristov je odgovorilo, da je na izbiro osebne varovalne opreme za vožnjo z motornim kolesom vplivala kakovost, sledi stopnja zaščite ob padcu (24 %), cena in udobnost 21 % ter znamka 5 %.

7. Za katero od naslednjih kategorij ste opravljali izpit? (možnih je več odgovorov)

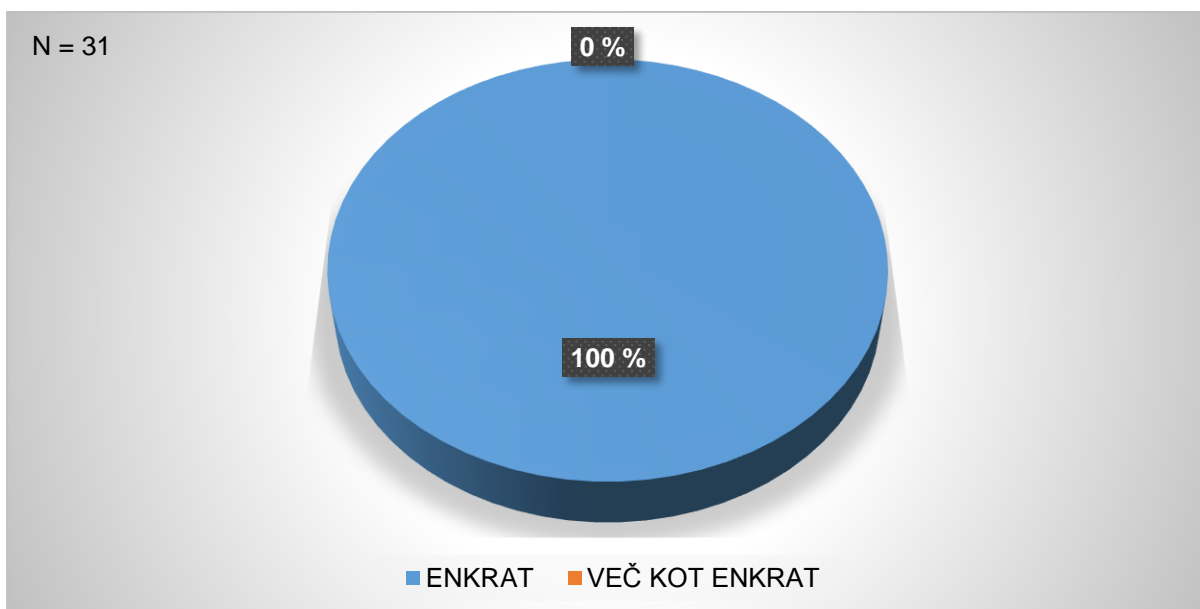


Graf 7: Za katero od naslednjih kategorij ste opravljali izpit?

71 % anketiranih motoristov je opravilo izpit za kategorijo A, 12 % za kategorijo AM, 10 % za kategorijo A1 in 7 % za kategorijo A2.

8. Kolikokrat ste opravljali teoretični in praktični del izpita za motorno kolo?

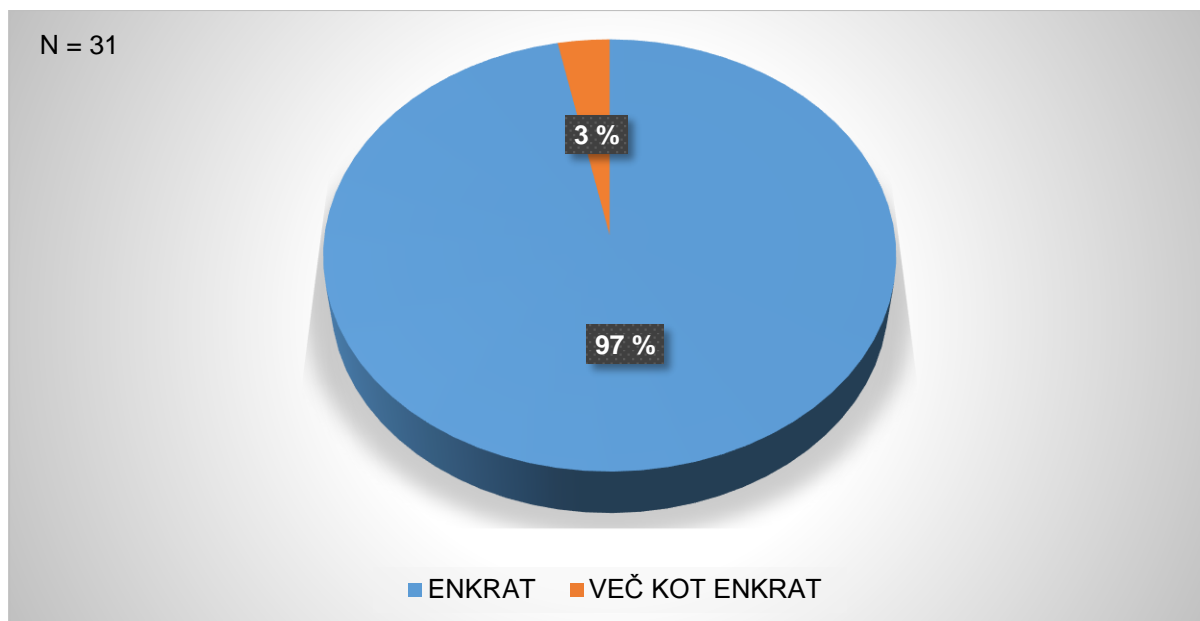
8.1 Kolikokrat ste opravljali teoretični del izpita za motorno kolo?



Graf 8: Kolikokrat ste opravljali teoretični del izpita za motorno kolo?

Vsi anketirani motoristi so teoretični del izpita za motorno kolo opravili v prvo.

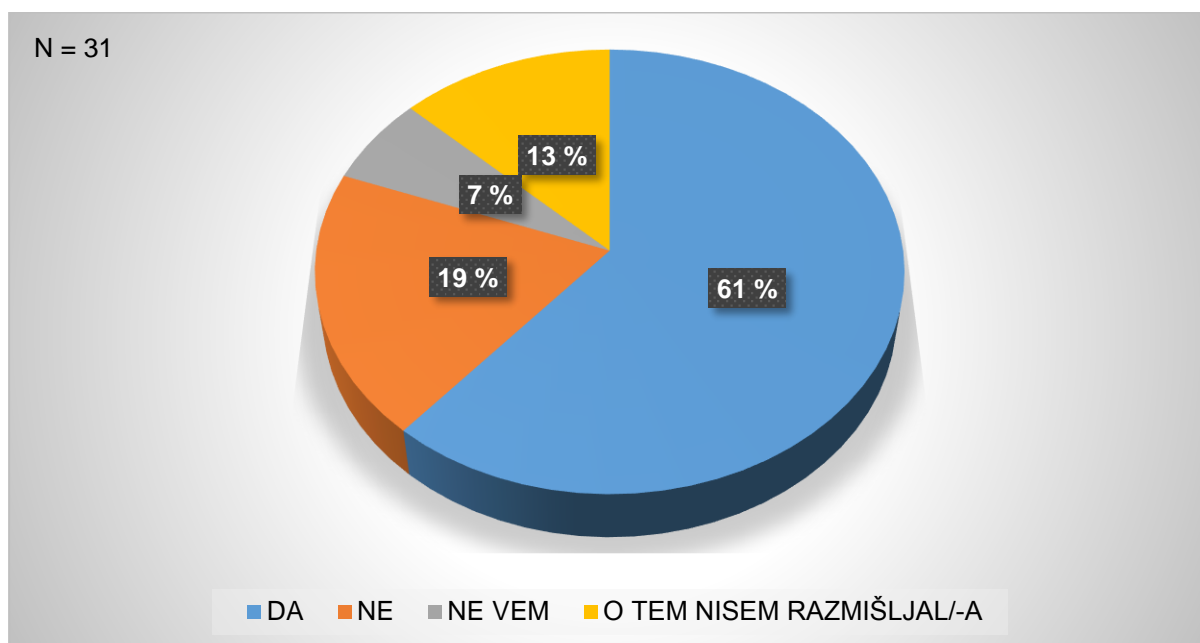
8.2 Kolikokrat ste opravljali praktični del izpita za motorno kolo?



Graf 9: Kolikokrat ste opravljali praktični del izpita za motorno kolo?

97 % anketiranih motoristov je praktični izpit za motorno kolo opravljajo enkrat, eden (3 %) pa več kot enkrat. Razlog za neuspeh je bil v neznanju.

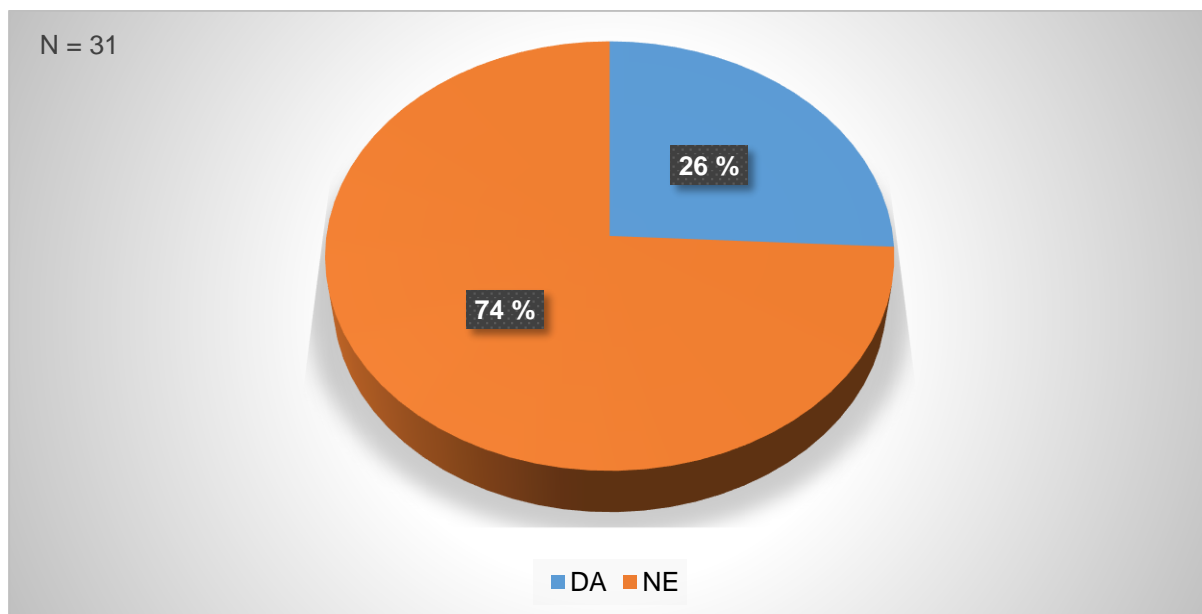
9. Ali se vam zdi pridobitev kategorije A po postopnosti smiselna?



Graf 10: Ali se vam zdi pridobitev kategorije A po postopnosti smiselna?

61 % anketiranim motoristom se zdi pridobitev kategorije A po postopnosti smiselna, 19 % se to ne zdi smiselno, 13 % pa jih o tem ni razmišljalo.

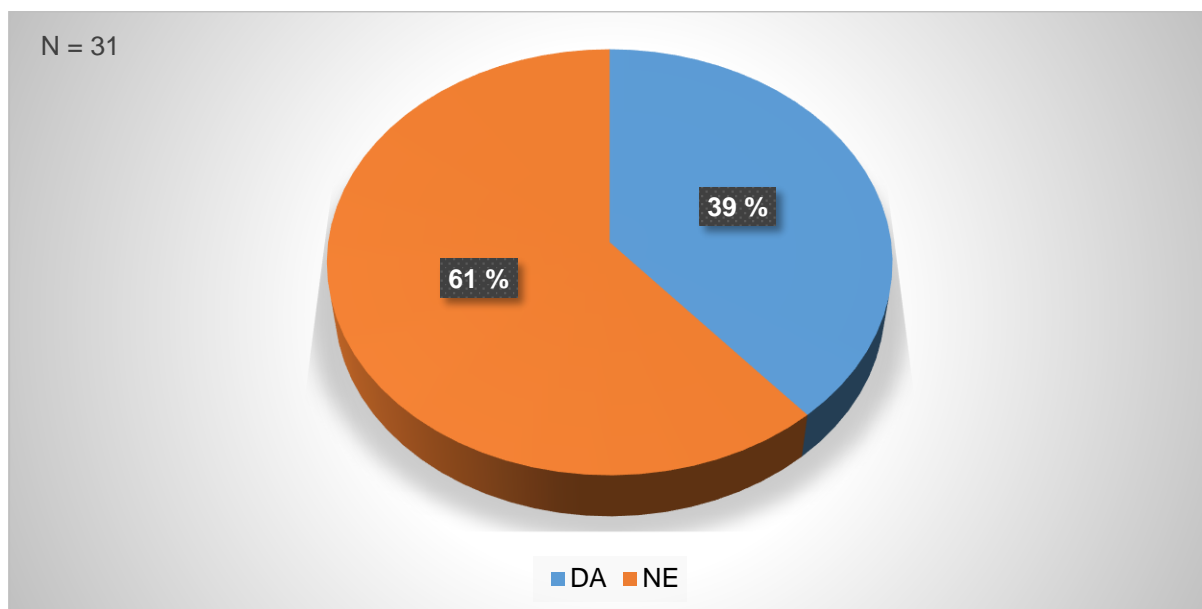
10. Ste že bili udeleženi v prometni nesreči, v kateri je bil udeležen tudi voznik motornega vozila?



Graf 11: Ste že bili udeleženi v prometni nesreči, v kateri je bil udeležen tudi voznik motornega vozila?

74 % anketiranih motoristov še ni bilo udeleženih v prometni nesreči, v kateri je bil udeležen tudi voznik motornega vozila, 26 % pa jih je že bilo udeleženih. Kot razlog za prometno nesrečo so navedli oviro na cestišču, nepredvidljiv prehod živali, hitrost in odvzem prednosti.

11. Ste že doživeli prometno nesrečo z motornim kolesom (kot voznik/sopotnik)?

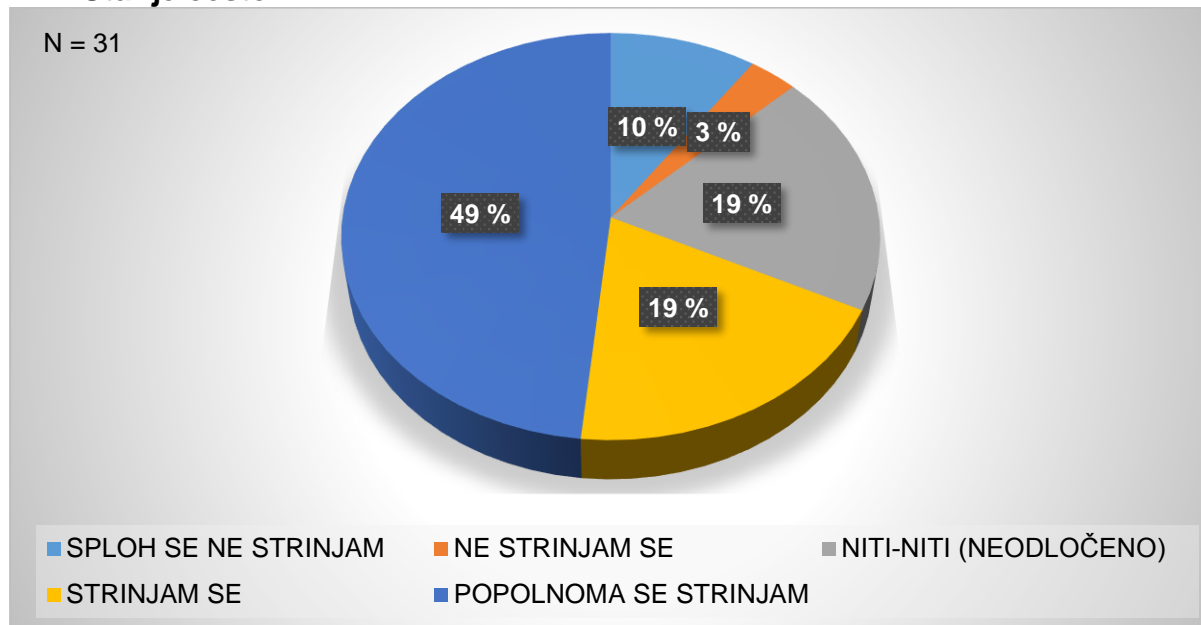


Graf 12: Ste že doživeli prometno nesrečo z motornim kolesom (kot voznik/sopotnik)?

61 % anketiranih motoristov še ni doživelo prometne nesreče z motornim kolesom kot voznik ali sopotnik, 39 % pa že. Kot razlog so navedli tujek na cestišču, nepredvidljiv prehod živali, neprilagojeno hitrost, snežno podlago, zdrs na beli označbi in spregledano vozilo.

12. Ocenite dejavnike tveganja za nastanek prometnih nesreč po 5-stopenjski lestvici s stopnjo strinjanja od 1 do 5, kjer 1 pomeni, da se s trditvijo sploh ne strinjate, 2, da se ne strinjate, 3, da je neodločeno (niti-niti), 4, da se strinjate in 5, da se popolnoma strinjate.

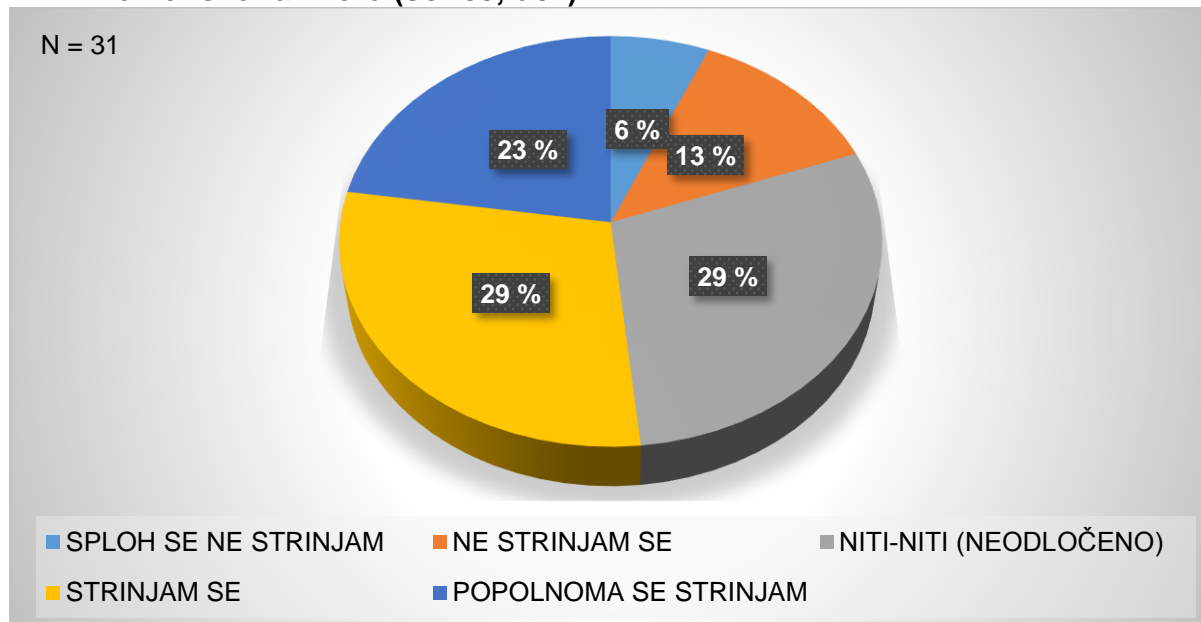
12.1 Stanje ceste



Graf 13: Stanje ceste

68 % anketiranih motoristov se strinja oz. popolnoma strinja, da je stanje ceste dejavnik tveganje za nastanek prometnih nesreč.

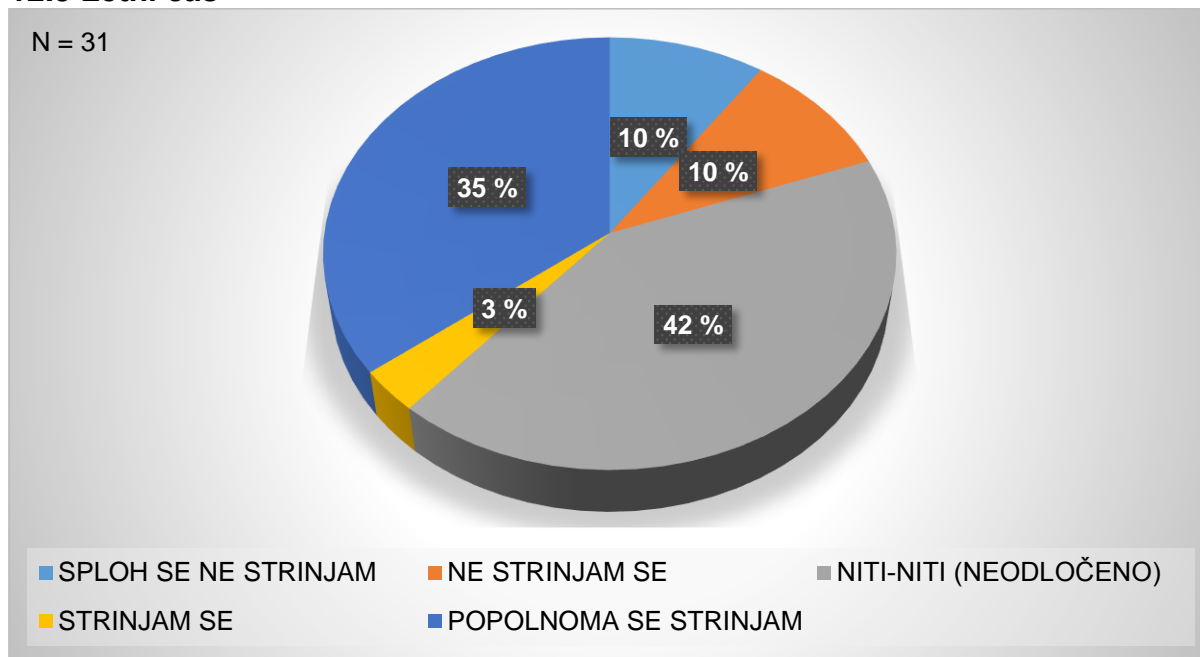
12.2 Vremenske razmere (sonce, dež)



Graf 14: Vremenske razmere

52 % anketiranih motoristov se strinja oz. popolnoma strinja, da so vremenske razmere tveganje za nastanek prometnih nesreč.

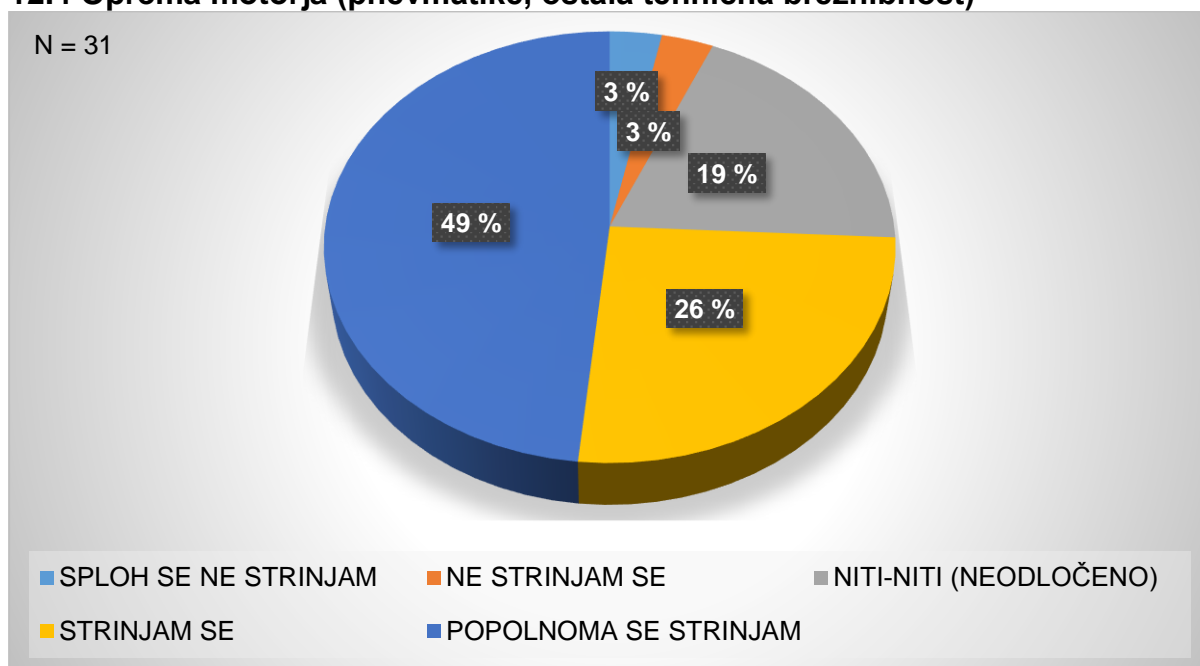
12.3 Letni čas



Graf 15: Letni čas

38 % anketiranih motoristov se strinja oz. popolnoma strinja, da je letni čas dejavnik tveganje za nastanek prometnih nesreč.

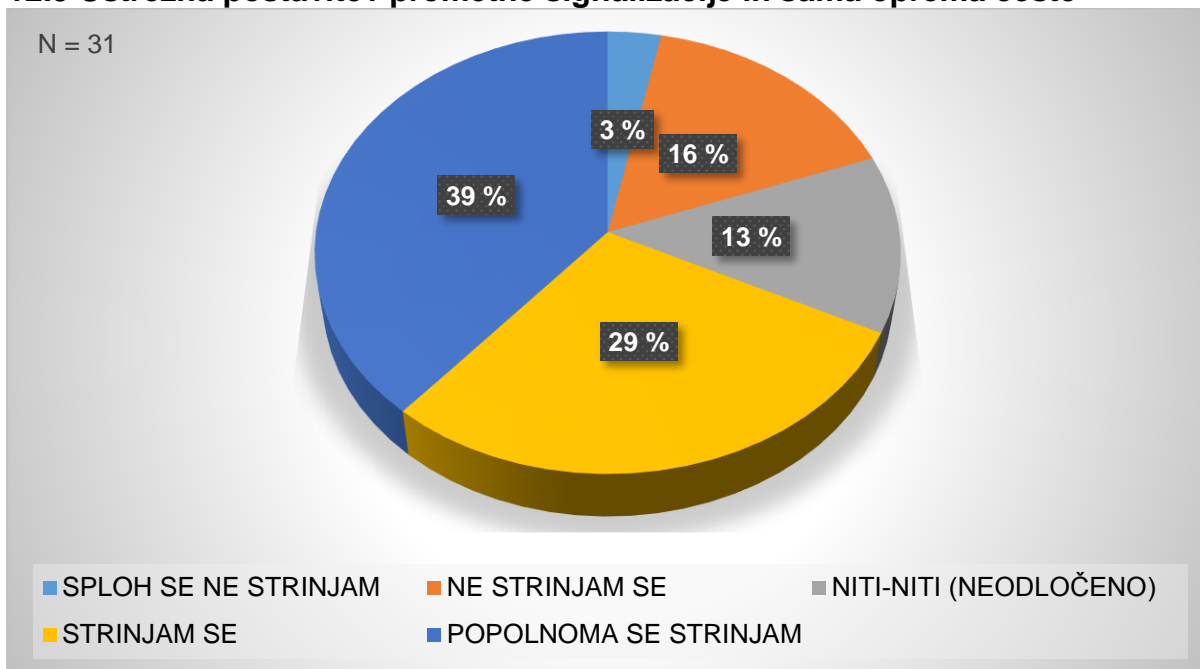
12.4 Oprema motorja (pnevmatike, ostala tehnična brezhibnost)



Graf 16: Oprema motorja

75 % anketiranih motoristov se strinja oz. popolnoma strinja, da je oprema motorja dejavnik tveganje za nastanek prometnih nesreč.

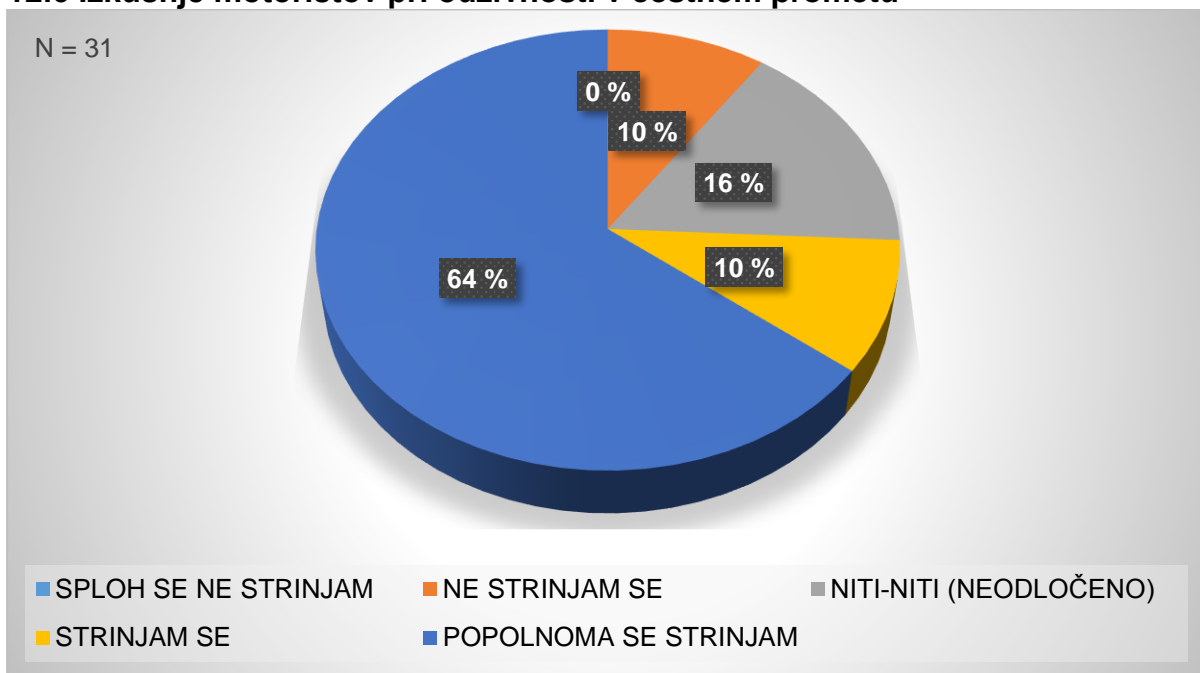
12.5 Ustrezna postavitve prometne signalizacije in sama oprema ceste



Graf 17: Ustrezna postavitve prometne signalizacije in sama oprema ceste

68 % anketiranih motoristov se strinja oz. popolnoma strinja, da ustrezna postavitve prometne signalizacije in sama oprema ceste vplivata na nastanek prometnih nesreč.

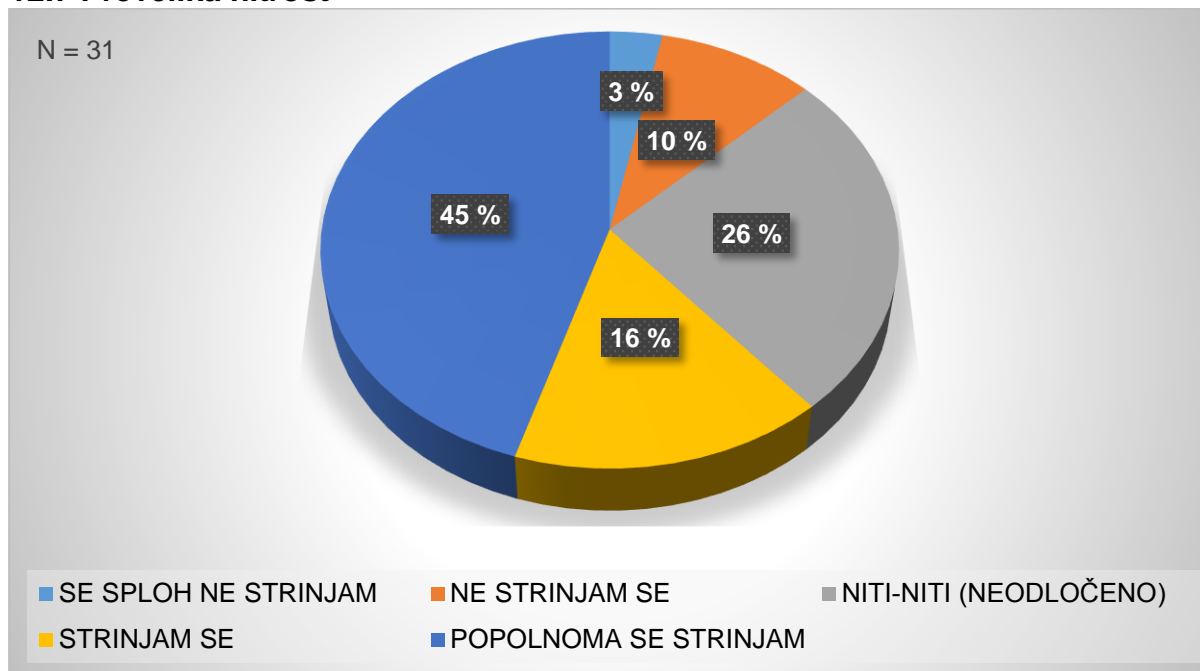
12.6 Izkušnje motoristov pri odzivnosti v cestnem prometu



Graf 18: Izkušnje motoristov pri odzivnosti v cestnem prometu

74 % anketiranih motoristov se strinja oz. popolnoma strinja, da izkušnje motoristov pri odzivnosti v cestnem prometu vplivajo na nastanek prometnih nesreč.

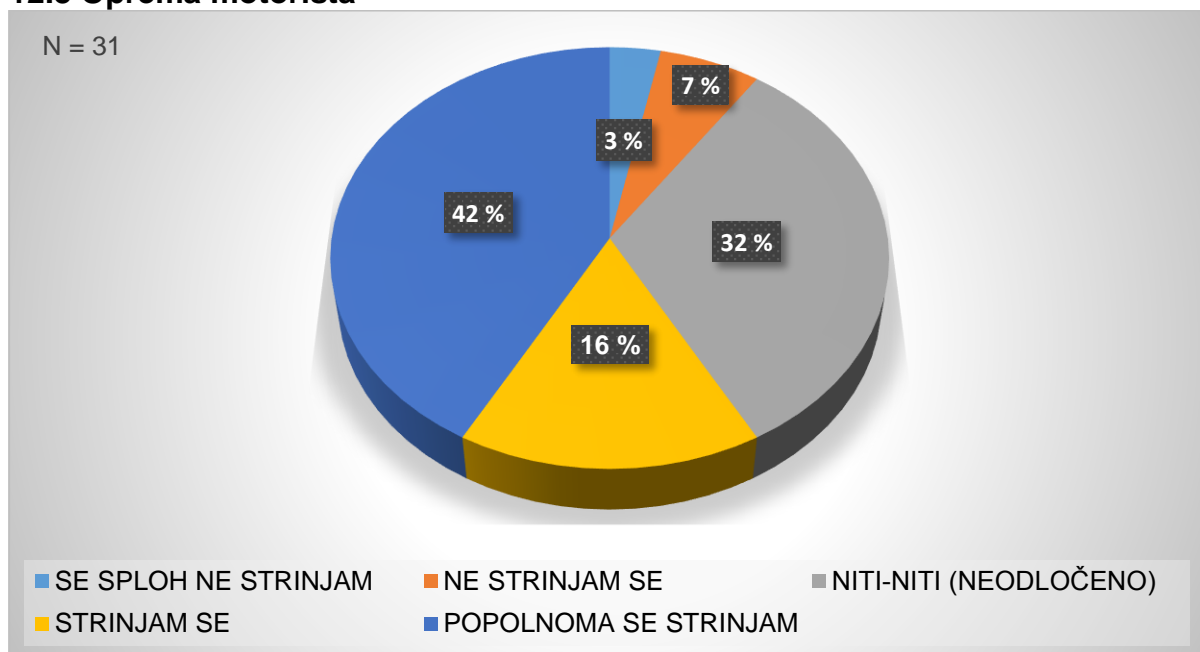
12.7 Prevelika hitrost



Graf 19: Prevelika hitrost

61 % anketiranih motoristov se strinja oz. popolnoma strinja, da prevelika hitrost vpliva na nastanek prometnih nesreč.

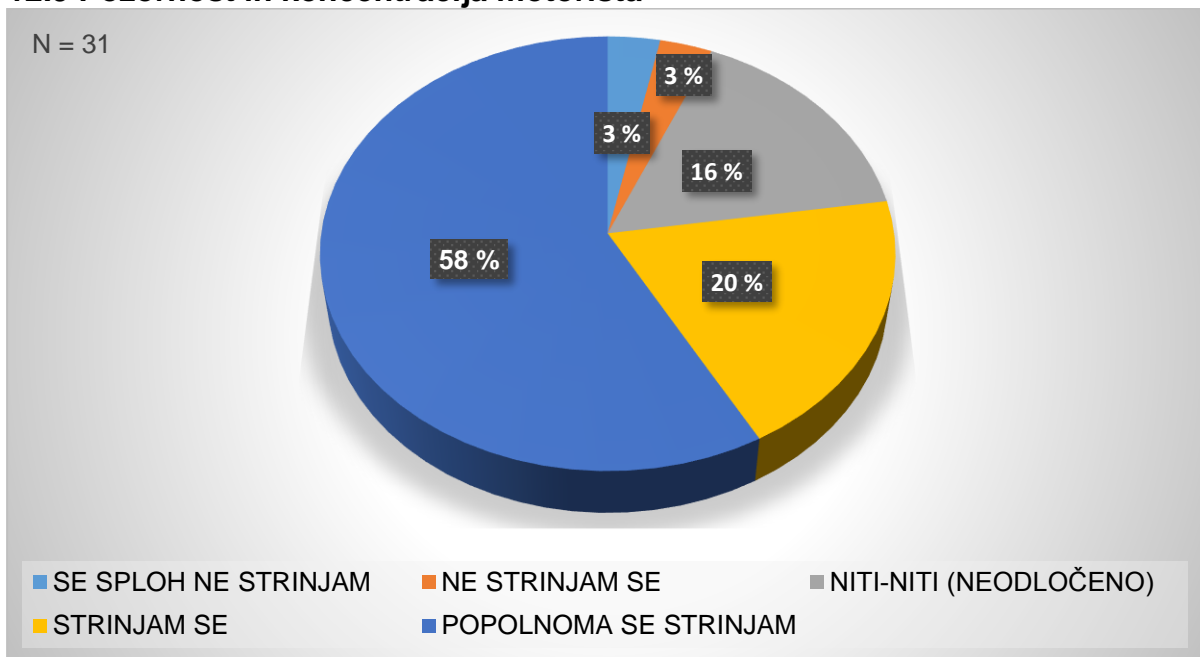
12.8 Oprema motorista



Graf 20: Oprema motorista

58 % anketiranih motoristov se strinja oz. popolnoma strinja, da oprema motorista vpliva na nastanek prometnih nesreč.

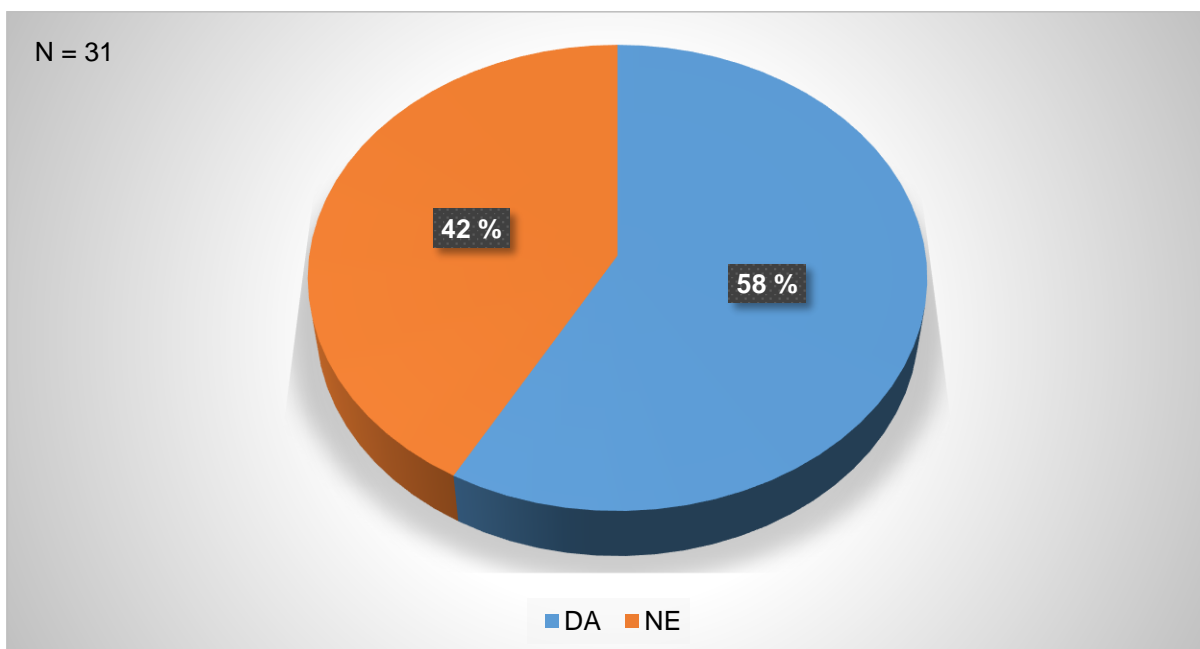
12.9 Pozornost in koncentracija motorista



Graf 21: Zbranost in koncentracija motorista

78 % anketiranih motoristov se strinja oz. popolnoma strinja, da pozornost in koncentracija motorista vplivata na nastanek prometnih nesreč oz. nesrečo lahko preprečita.

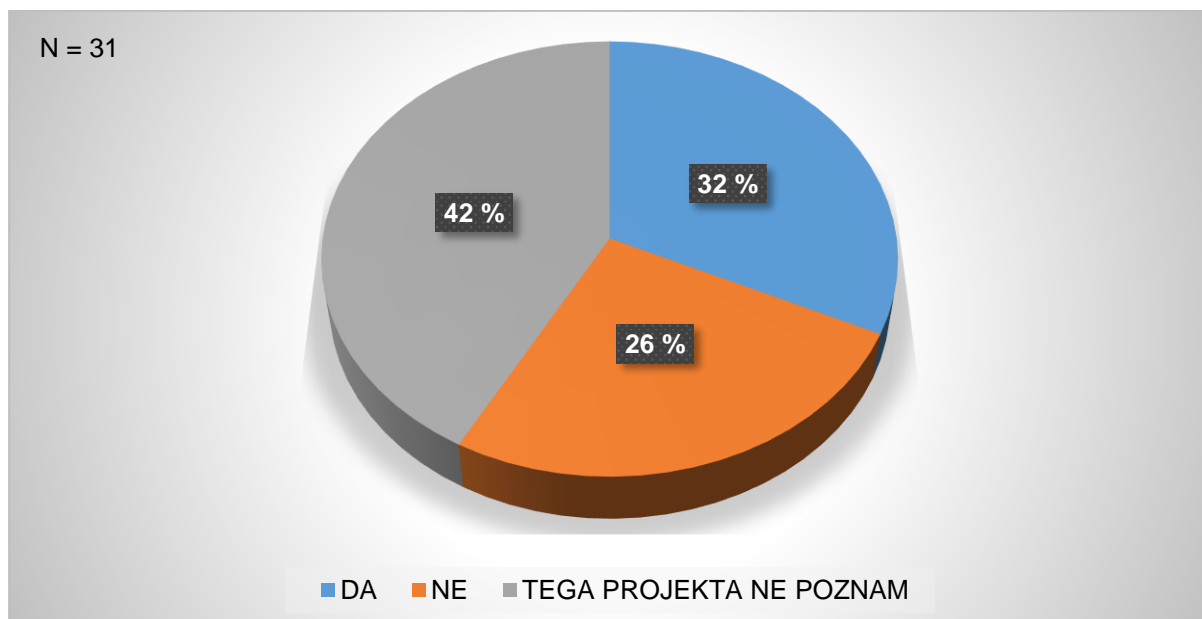
13. Ali poznate brezplačen preventiven dogodek Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni?



Graf 22: Ali poznate brezplačen preventiven dogodek Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni?

58 % anketiranih motoristov pozna preventivni dogodek Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni, 42 % pa tega dogodka ne pozna.

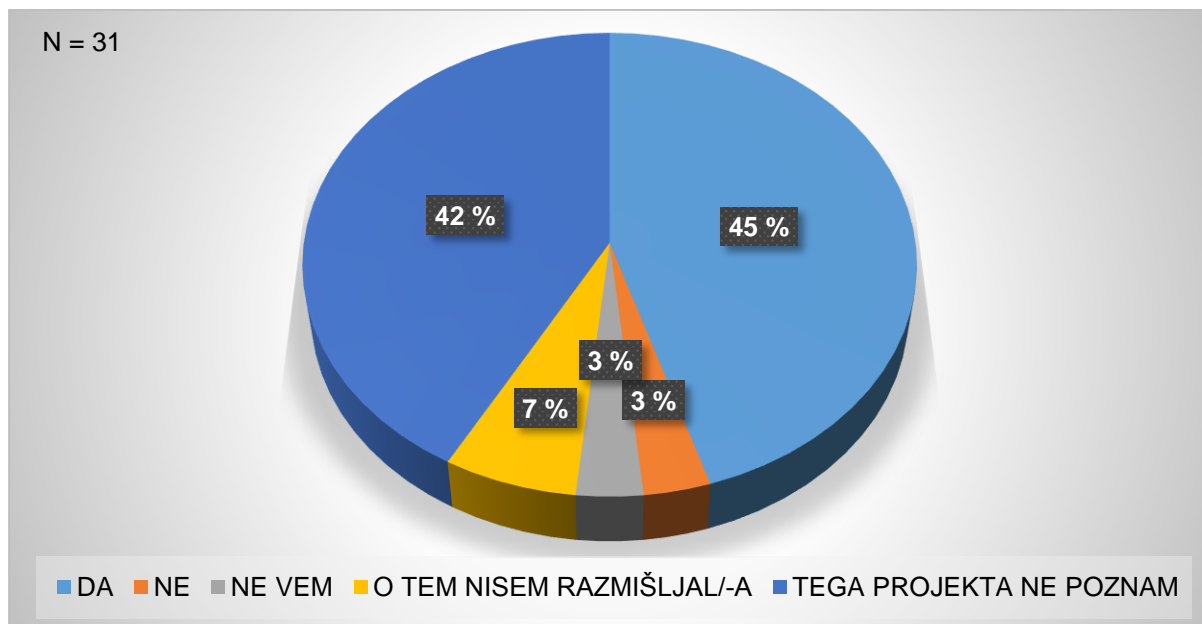
14. Ste se udeležili preventivnega dogodka Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni?



Graf 23: Ste se udeležili preventivnega dogodka Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni?

32 % anketiranih motoristov se je dogodka Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni udeležilo, 26 % pa ne. Kot razlog za udeležbo so navedli radovednost, obnovitev znanja, obnovitev sposobnosti in pridobitev novega znanja.

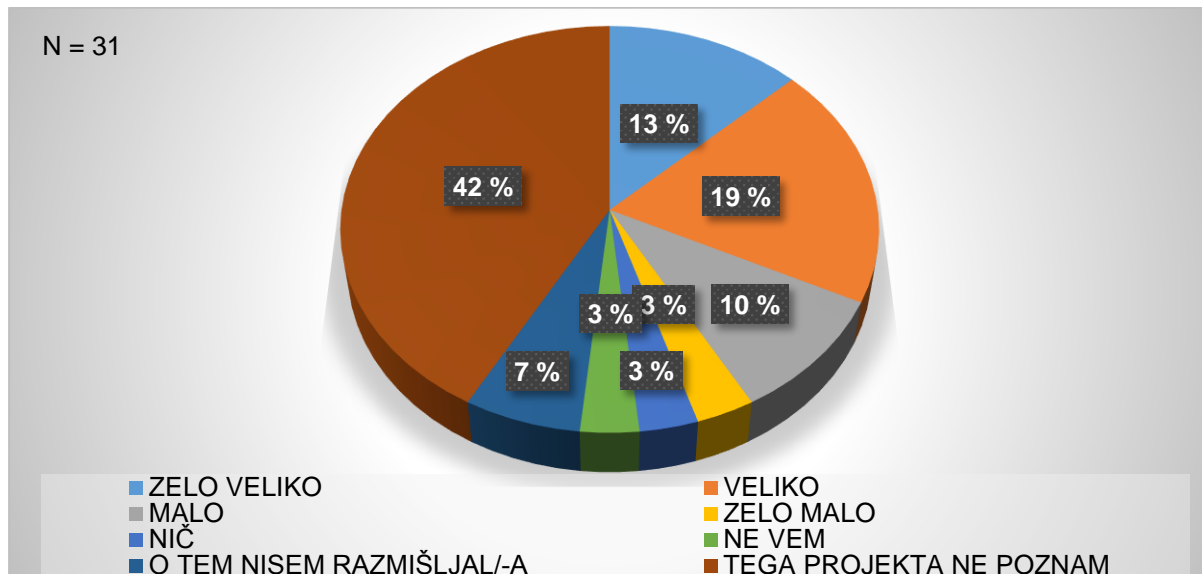
15. Menite, da lahko s takšnimi projekti, kot je Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni, zmanjšamo število prometnih nesreč?



Graf 24: Menite, da lahko s takšnimi projekti, kot je Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni, zmanjšamo število prometnih nesreč?

45 % anketiranih motoristov meni, da lahko s takšnimi projekti, kot je projekt Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni zmanjšamo število prometnih nesreč, eden (3 %) pa se s tem ne strinja.

16. Koliko menite, da s takšnimi projekti, kot je Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni, lahko vplivamo na izkušnost voznikov motornih koles in njihovo obnašanje v cestnem prometu?

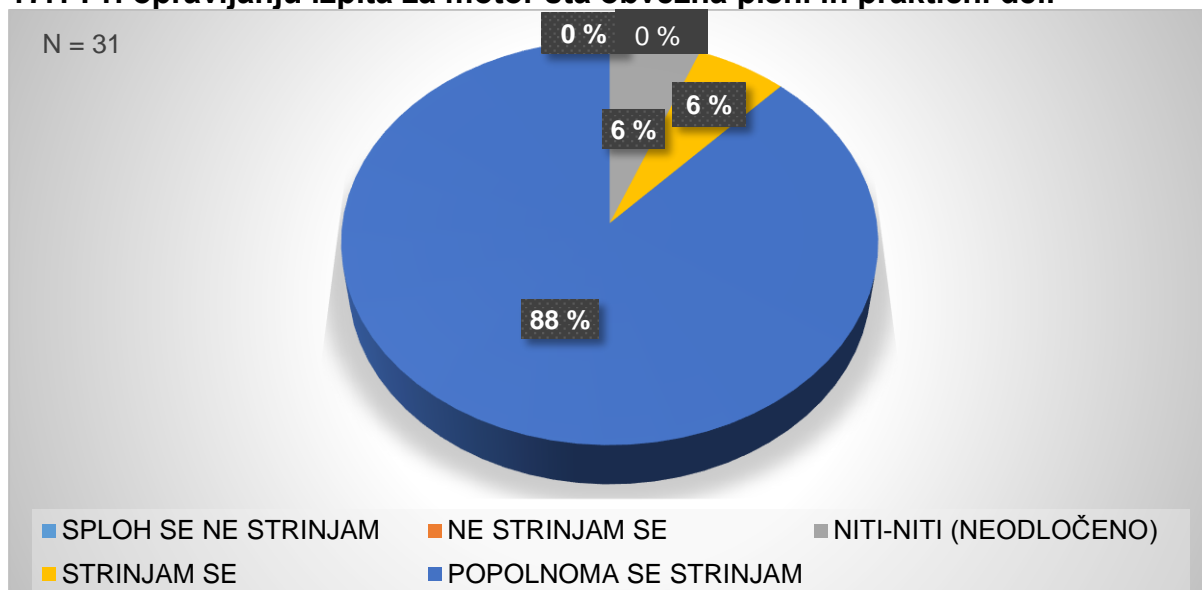


Graf 25: Koliko menite, da s takšnimi projekti, kot je Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni, lahko vplivamo na izkušnost voznikov motornih koles in njihovo obnašanje v cestnem prometu?

32 % anketiranih motoristov meni, da takšen projekt, kot je Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni, veliko oz. zelo veliko vpliva na izkušnost voznikov motornih koles, malo oz. zelo malo jih meni 13 %, eden pa meni, da nič ne vpliva na izkušnost voznikov motornih koles.

17. Ocenitev trditve po 5-stopenjski lestvici s stopnjo strinjanja

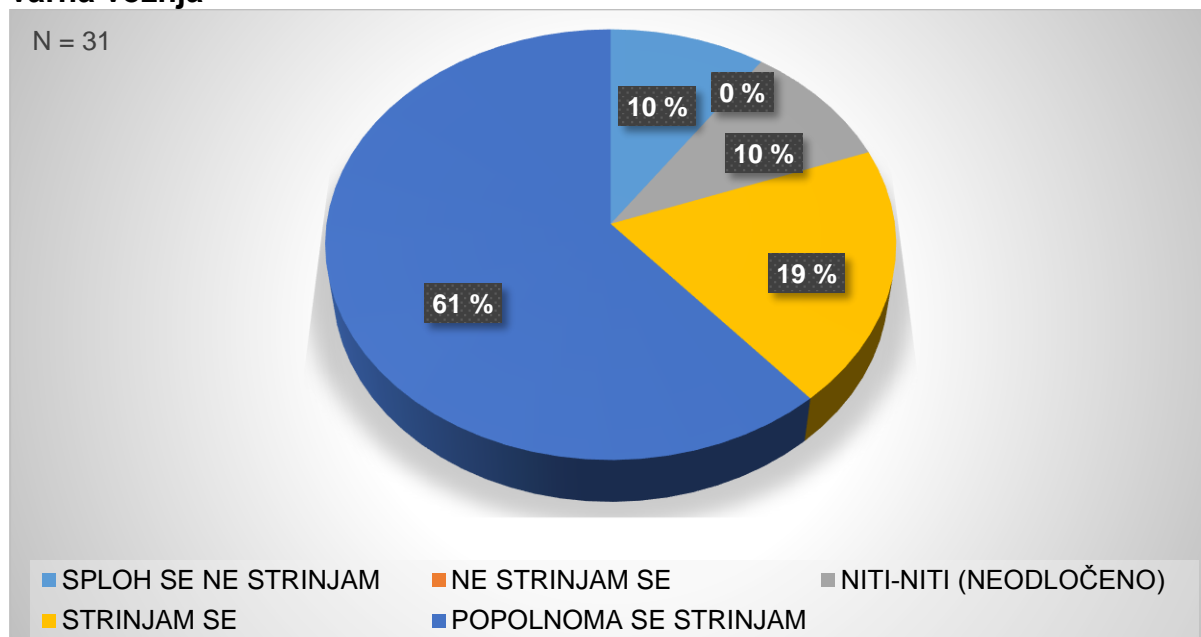
17.1 Pri opravljanju izpita za motor sta obvezna pisni in praktični del.



Graf 26: Pri opravljanju izpita za motor sta obvezna pisni in praktični del

94 % anketiranih motoristov se strinja oz. popolnoma strinja, da je pri opravljanju izpita za motor potreben pisni in praktičen del, dva (6 %) pa sta neodločena.

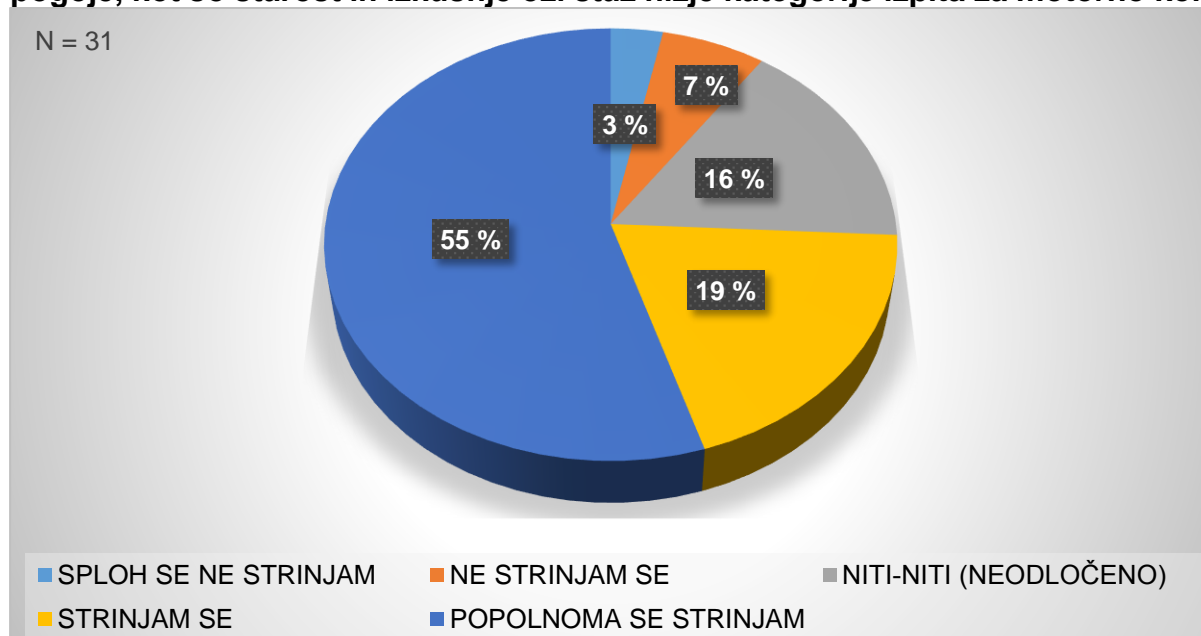
17.2 Po opravljenem izpitu za motorno kolo je potrebno opraviti usposabljanje – varna vožnja



Graf 27: Po opravljenem izpitu za motorno kolo je potrebno opraviti usposabljanje – varna vožnja

80 % anketiranih motoristov se strinja oz. popolnoma strinja, da je po opravljenem izpitu za motorno kolo potrebno opraviti usposabljanje za varno vožnjo, 10 % jih je neodločenih oz. se jih s tem sploh ne strinja.

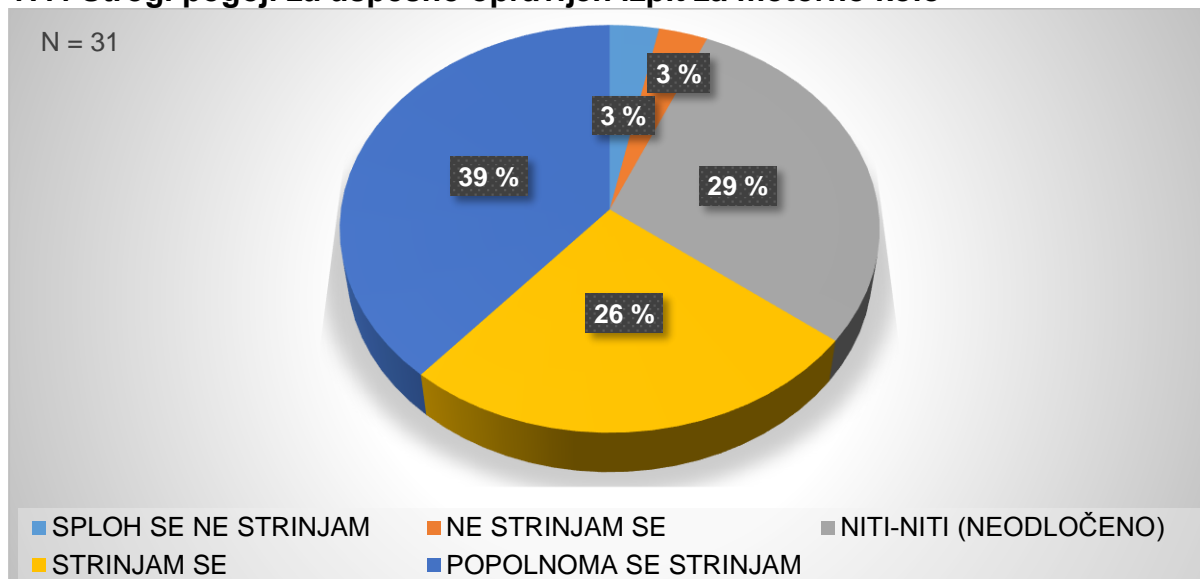
17.3 Za napredovanje v kategorizaciji moči motorja je potrebno doseči določene pogoje, kot so starost in izkušnje oz. staž nižje kategorije izpita za motorno kolo



Graf 28: Za napredovanje v kategorizaciji moči motorja je potrebno doseči določene pogoje, kot so starost in izkušnje oz. staž nižje kategorije izpita za motorno kolo

74 % anketiranih motoristov se strinja oz. popolnoma strinja, da je za napredovanje v kategorizaciji moči motorja potrebno doseči določene pogoje, 16 % je glede tega neodločenih, 10 % pa se jih s tem ne strinja.

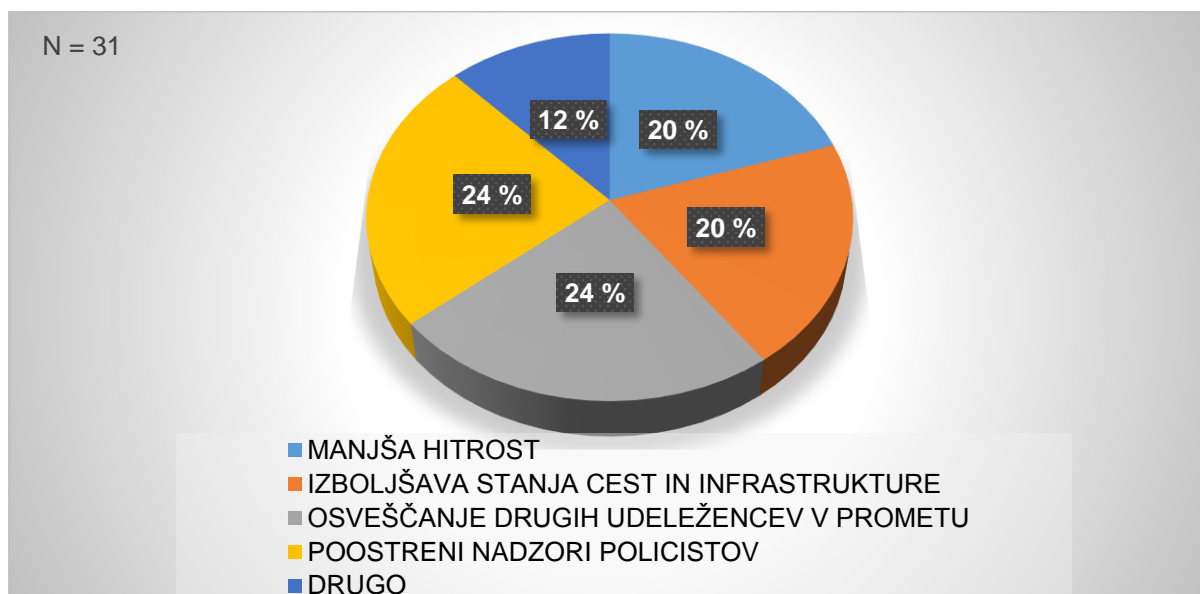
17.4 Strogi pogoji za uspešno opravljen izpit za motorno kolo



Graf 29: Strogi pogoji za uspešno opravljen izpit za motorno kolo

65 % anketiranih motoristov se strinja oz. popolnoma strinja, da so za uspešno opravljen izpit potrebni strogi pogoji, 29 % jih je glede tega neodločenih, dva (6 %) pa se s tem ne strinjata.

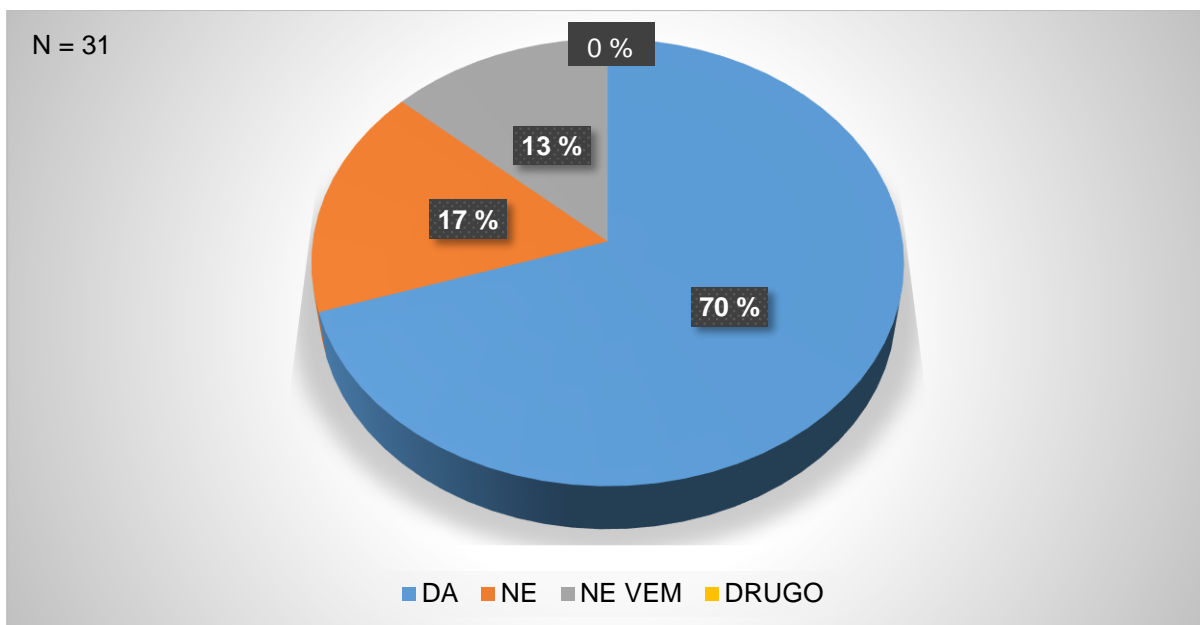
18. Kaj bi bilo po vašem mnenju potrebno narediti, da bi se število prometnih nesreč, kjer so povzročitelji vozniki motornih koles, zmanjšalo?



Graf 30: Kaj bi bilo po vašem mnenju potrebno narediti, da bi se število prometnih nesreč, kjer so povzročitelji vozniki motornih koles, zmanjšalo?

24 % anketiranih motoristov meni, da bi za zmanjšanje števila prometnih nesreč bilo potrebno osveščati druge udeležence v prometu in poostri nadzor policistov, 20 % jih meni, da bi bila potrebna izboljšava cest in infrastrukture ter manjša hitrost. 12 % pa jih je pod drugo napisalo, da bi se ljudje morali bolj držati prometnih predpisov, da bi morali podražiti motorna kolesa, uvesti bi bilo potrebno vsakoletne obnovitve varne vožnje ter spremeniti način poučevanja v šolah vožnje.

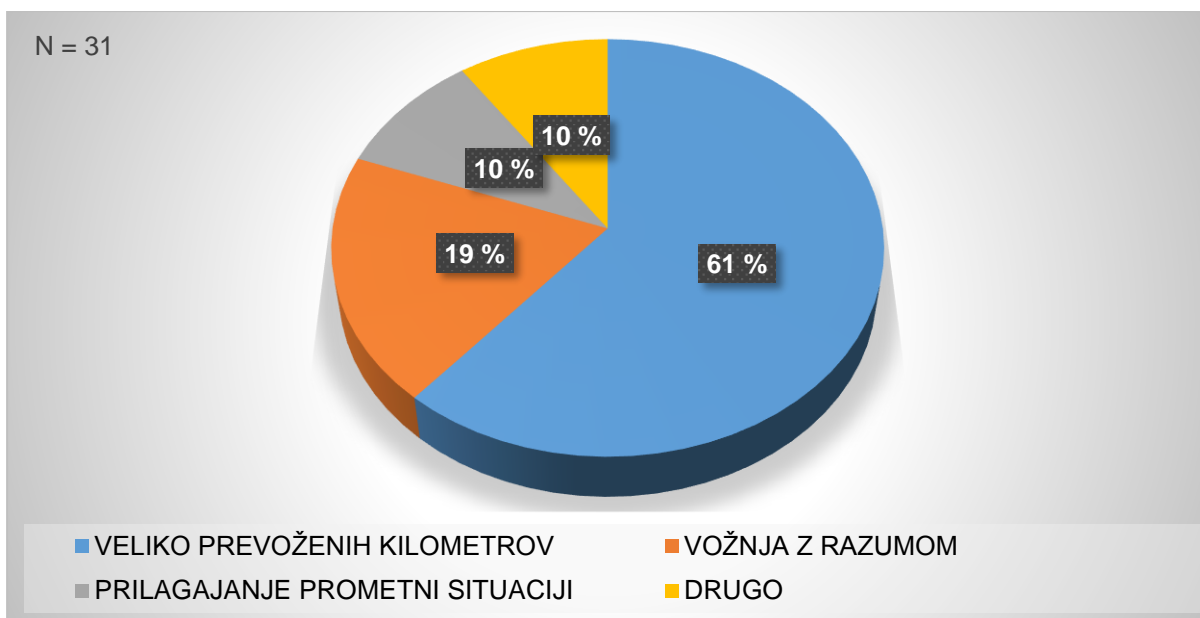
19. Ali mislite, da bi bilo manj nesreč, če bi v Sloveniji zgradili dirkalno pisto?



Graf 31: Ali mislite, da bi bilo manj nesreč, če bi v Sloveniji zgradili dirkalno pisto?

70 % anketiranih motoristov meni, da bi izgradnja dirkalne steze zmanjšala število prometnih nesreč, s tem se jih ne strinja 17 %. 13 % ne ve, ali bi izgradnja steze pomagala pri zmanjšanju števila prometnih nesreč.

20. Kako razumete oz. si predstavljate besedo IZKUŠNJA oz. MOTORIST Z IZKUŠNJAMI?



Graf 32: Kako razumete oz. si predstavljate besedo IZKUŠNJA oz. MOTORIST Z IZKUŠNJAMI?

61 % anketiranih motoristov besedo izkušnja razume kot veliko prevoženih kilometrov, 19 % kot vožnjo z razumom, 10 % pa kot prilagajanje nastali prometni situaciji. 10 % pa jih je pod drugo napisalo, da je motorist z izkušnjami tisti, ki mu je družina na prvem mestu, ne pa motor, da je to odrasla oseba, ki pametno razmišlja, ter da je izkušnja dobra sposobnost predvidevanja.

3.5 INTERVJU Z GOSPODOM VOJKOM SAFRANOM

Intervju z gospodom Vojkom Safranom, inštruktorjem varne vožnje, je bil izveden 1. 12. 2017 na sedežu Centra varne vožnje Vransko z namenom, da bi spoznali pogled inštruktorja na preventivne programe, da bi izvedeli kaj o delu v Centru varne vožnje Vransko in da bi dobili mnenje izkušenega motorista o pogledu na cestni promet.



Slika 11: Tabla pred Centrom varne vožnje Vransko

(Vir: Čepin Tovornik, 1. 12. 2017)



Slika 12: Gospod Vojko Safran

(Vir: Čepin Tovornik, 1. 12. 2017)

1. Se na začetku lahko predstavite.

Sem Vojko Safran, inštruktor varne vožnje.

2. S čim se ukvarjate v Centru varne vožnje na Vranskem?

Motoriste in voznike osebnih vozil učimo obvladovati vozila. Vsi programi, ki jih izvajamo, temeljijo na preventivi.

3. Katere preventivne dejavnosti povezane z motoristi se izvajajo v vašem centru?

Predvsem se izvajajo treningi, imamo pa tudi programe odprtega tipa, saj se na njih bolj kot ne pogovarjamo, kar pa ni tako učinkovito, kot če bi se vse to izvedlo še na poligonu. Imamo tudi preventivne aktivnosti, povezane z Zavarovalnico Triglav.

4. Ali se vozniki motornih koles udeležujejo varne vožnje oz. različnih preventivnih dogodkov?

Veliko. Preveč. Lansko leto je bilo tu preko 1200 ljudi, kar pa naš center ne zmore, zato bomo morali začeti reducirati.

5. Se je število udeležencev varne vožnje v zadnjih letih povečalo in kako ta udeležba vpliva na samo vožnjo v cestnem prometu?

Udeležba se povečuje, ampak tu moramo vedeti, da imamo različne programe. Program za voznika začetnika, ki ga morajo do 21. leta obvezno opraviti, intenzivni treningi, nadaljevalni treningi, individualni treningi, kjer se številke povečujejo.

6. Kakšna populacija se udeležuje teh dogodkov, povezanih z vožnjo motornih koles?

Udeležuje se populacija v starosti od 20 pa do 60 let. Povprečje pa je okoli 40 let. Saj se je tudi povprečje pri nakupu novega motorja povečalo na okoli 50 let.

7. Se vam zdi, da izkušnje motoristov močno vplivajo na odzivnost v cestnem prometu? In če, zakaj?

Sigurno vplivajo. Prioritetna naloga vsakega voznika je, da prepozna neke nevarne situacije v prometu. Več kilometrov, kot bo naredil v prometu, bolj se bo znal gibati, odzivati in boljše bo znal prepoznavati neke nevarne situacije oz. jih bo boljše preprečeval. Vendar če bo po tem postal preveč suveren in bo to izkoriščal, bo vozil hitreje, bo ponovno lahko postal nevaren voznik.

8. Na kakšen način bi lahko motoristi dodatno pridobili izkušnje?

Z udeležbo naših programov.

9. Ali motoristi v cestnem prometu uporabljajo pravilna zaščitna sredstva oz. opremo in ali z vozniškimi izkušnjami le-to uporabljajo bolj vestno?

V tej smeri se je naredil ogromen napredek. Če pogledamo par let nazaj, smo lahko videli motoriste brez čelade. Sedaj tega ni več. Brez čelade ne bomo več videli motorista. Seveda so izjeme, ampak izjema ni pravilo. Vedno boljše so opremljeni, jakna, čevlji, hlače, rokavice, čelada. Vedno več se uporabljajo tudi odsevna telesa, tudi tega se zavedajo, da je vidnost zelo pomembna.

10. Ali se vam novo sprejeti zakon, ki pravi, da morajo tudi vozniki motornih koles opraviti varno vožnjo, zdi pomemben in vpliva na obnašanje motoristov v cestnem prometu?

Meni se zdi to super stvar, če bo le izvedba takšna, kot mora biti. V našem centru sigurno izvedba ne bo sporna, če pa se bo to izvajalo na nekem parkirišču kot spretnostna vožnja, potem s tem ne bomo naredili popolnoma nič. Če se bo to izvajalo profesionalno, tam kjer imajo pogoje, bo to zelo koristna zadeva. Sestavljeno bo iz delavnic psihologije, delavnice varne vožnje in praktičnega dela na poligonu.

11. Ali se vam zdi, da so motoristi bolj pogosto udeleženi v prometnih nesrečah kot ostali udeleženci v prometu glede na število registriranih motornih koles v primerjavi z drugimi prevoznimi sredstvi? Ali po vašem mnenju oseba, ki ima izpit za avtomobil, lažje vozi motor, če gledamo izkušnost oz. odzivnost posameznika?

Motoristi niso bolj pogosto udeleženi v prometnih nesrečah kot ostali udeleženci v prometu. So pa posledice bistveno hujše, saj so motoristi bolj ranljivi. Motoristov je ogromno, tudi nesreč je veliko, ampak če primerjamo z avtomobili, je dnevno veliko več avtomobilskih nesreč. Rekel bi, da so manjkrat udeleženi v prometnih nesrečah, so pa posledice hujše. Sigurno lažje vozi tisti, ki že ima izkušnje z avtomobilom. Ker se zna bolje gibati v prometu, prepoznavati nastale in nevarne situacije. Na cesti mi s številom kilometrov pridobimo neke izkušnje, to je dejstvo. V vsakem primeru pa se moramo naučiti obvladovati motor.

12. Ali imate kakšne izkušnje z uporabo motorističnega airbaga (jopič)? Se vam zdi to pomemben dodatek? Bi ta zaščita lahko omilila posledice prometnih nesreč? Kakšna je dostopnost glede na ceno motornega kolesa in nato nakupa samega jopiča?

Ja, praktično smo že preizkušali te jopiče. Nekateri imajo brezrokavnike, Honda pa je dala to opremo že v en model motorja, kjer se sproži airbag ob trčenju. Sigurno je to pozitivno. Vse, kar se tiče pasivne varnosti, je pozitivno. Dokazano je, da ublaži posledice prometne nesreče. Glede cene pa je odvisno, koliko da kdo na svojo varnost.

13. Opažate, da motoristi kupujejo tovrstne pripomočke za samozaščito ali jim je to predrago?

Tisti, ki kupijo dražji motor in so za te stvari pripravljeni odšteti več denarja, si kupijo več kvalitetnih pripomočkov.

14. Ali ste že imeli kakšno izkušnjo s prometno nesrečo na motorju v zasebnem življenju, ne pri opravljanju dela? In če, kako je to spremenilo vaš pogled na obnašanje v cestnem prometu?

Sem imel. Zdrsnilo mi je sprednje kolo. Ja, mogoče tudi, če pride do kakšnega manjšega zdrsa to ni slabo, saj potem vidimo, da smo ranljivi in postanemo malo manj samozavestni.

15. Ali imate kakšen simulator vožnje motornega kolesa? Če ga imate, me zanima, kako ta simulator vpliva na samo motoriko in pripravo kandidata za vožnjo ali je bolj kot igra?

Simulator imamo, vendar je trenutno v Ljubljani, saj ni motoristična sezona. Uporablja se ga bolj malo. Je pa dobra stvar za prepoznavanje nekih nevarnosti pri pripravi na vožnjo. Nekateri pa te simulatorje uporabljajo kot igrico, to pa je popolnoma napačno sporočilo.

16. Kako pripraviti mlade oz. vse udeležence v prometu, da bi upoštevali nasvete preventivnih akcij in marketinških prijemov?

Težko. Na žalost gredo številke skozi eno uho noter, skozi drugo ven. Mi vsakodnevno govorimo o številkah, se pa ne zavedamo, da je za vsako to številko ime in priimek posameznika. Na žalost človek začne resno o tem razmišljati, ko se to dotakne njega.

17. Kakšne so najpogostejše in največje napake motoristov (pred sezono in med njo)?

To so neprimerna hitrost in neznanje obvladovanja motorja.

18. Kakšen vpliv imajo motoristični klubi na posameznika?

Dober. Tudi motoristični klubi gredo v pravo smer, saj tudi oni delajo vedno bolj v smeri preventive in varnosti. Če kdo ne upošteva njihovih pravil, ga izločijo. To so resni motoklubi. So pa verjetno tudi takšni, ki gredo v drugo smer, vendar po večini gredo v pravo smer.

19. Skrbijo motoklubi sami za varno udeležbo v cestnem prometu in se skupinsko udeležujejo vaših usposabljanj?

To pa je odvisno od posameznega motokluba.

20. Kako se razlikuje organizirana vožnja voznikov motornih koles v klubih od individualnih posameznikov pri udeležbi v cestnem prometu in sami udeležbi v prometnih nesrečah?

Če je večja skupina, gre vse skupaj bolj počasi, umirjeno, kontrolirano. Seveda pa je to odvisno od posameznika, ki vodi skupino, da ni njegov cilj čim hitreje priti od točke A do točke B, ampak da bodo varno prišli na cilj. Gledati morajo, da dajo najšibkejše člene bolj v ospredje, da jih imajo pod nadzorom.

21. Ali je način vožnje drugačen, če ima motorist s seboj sopotnika?

Da. Zato imamo tudi v našem centru tečaje za sopotnika.

22. Vpliva sopotnik tudi na miselnost voznika motornega kolesa med vožnjo (hitra in objestna vožnja, ...)?

To je odvisno od sopotnika.

23. S čim bi po vašem mnenju lahko bistveno prispevali k zmanjšanju števila prometnih nesreč z udeležbo voznikov motornih koles?

Predvsem s tem našim treningom.

3.6 PRIMERJAVA REZULTATOV IN RAZPRAVA

Za pridobitev verodostojnih podatkov, ki bi pomagali potrditi ali ovreči najine hipoteze, sva se odločili opraviti anketo med motoristi, ki so v večini včlanjeni v motoklube.

Pri izpolnjevanju anketnega vprašalnika je sodelovalo 31 motoristov iz različnih motorističnih klubov po Sloveniji, od tega 84 % moških in 16 % žensk. Največ (45 %) anketiranih motoristov pripada starostni skupini od 41 do 50 let.

V prvem vprašanju sva želeli izvedeti, koliko časa so posamezniki včlanjeni v moto klube in s tem posledično pridobiti informacijo, kako dolgo so že motoristi in imajo zato določene izkušnje pri vožnji z motornim kolesom. 52 % članov motorističnih klubov je v klubu 6 let ali več in 80 % jih ima vozniški izpit za motorno kolo 6 let ali več, tako da večina ni voznikov začetnikov in brez izkušenj.

42 % anketiranih motoristov meni, da so s članstvom v motoklubu pričeli drugače razmišljati o vožnji z motornim kolesom. Na spremembo razmišljanja so vplivala predvsem stroga pravila obnašanja in ravnanja v motoklubih, pravila vožnje v večjih skupinah, prenos izkušenj in nasvetov med člani. Prav tako se s pozitivnimi vplivi članstva v resnih motorističnih klubih strinja tudi strokovnjak varne vožnje gospod Vojko Safran, ki je poudaril, da gredo klubi vedno bolj v smeri preventive in varnosti.

V nadaljevanju anketnega vprašalnika so se vprašanja nanašala na lastništva motornih koles in vrste motoristične opreme. 97 % anketiranih motoristov ima v lasti motorno kolo in vsi uporabljajo ustrezno zaščitno opremo. **Prva hipoteza, ki se glasi, da največji odstotek predstavljajo anketirani motoristi, pri katerih je pri izbiri osebne opreme za vožnjo z motornim kolesom najbolj pomembna kakovost, je potrjena.** Med vsemi ponujenimi odgovori se je namreč največ (29 %) anketiranih motoristov odločilo za kakovost, 24 % pa za stopnjo zaščitenosti ob padcu. Za ceno in udobnost se jih je odločilo 21 %. Najmanj (5 %) pa izbira zaščitno opremo na podlagi znamke. Kot odličen dodatek k varnosti motoristov je po mnenju gospoda Vojka Safrana zaščitni jopič z vgrajenim airbagom, ki lahko kot pasivno sredstvo precej omili posledice prometne nesreče.

Pri vprašanjih o opravljeni kategoriji izpita ima 71 % anketiranih motoristov opravljen izpit kategorije A, kar pomeni, da ni omejitev pri vožnji motornega kolesa z različno močjo motorja. Iz statističnih podatkov od leta 2010 do leta 2013 Agencije za varnost prometa kandidati niso imeli težav pri opravljanju vozniškega izpita. Pri opravljanju vozniškega izpita za kategorijo A je bilo med 1195 kandidati uspešnih 1029, kar pomeni, da je bila uspešnost 86,10 %. Med 166 kandidati, ki izpita niso opravili, je bil vzrok pri 42 kandidatih neupoštevanje prometnih pravil ter pri 124 kandidatih pomanjkljive izkušnje in drugo. Vsi anketirani motoristi so opravili teoretični del in 97 % praktični del izpita za motorno kolo v prvem poskusu. Oseba, ki praktičnega dela izpita ni naredila prvič, je kot razlog napisala, da je bilo premalo znanja pri vožnji.

Glede pridobivanja vozniškega izpita, sva v anketnem vprašalniku zastavili vprašanje o smiselnosti postopnega zviševanja kategorij izpita, kar se zdi 61 % anketiranim motoristom smiselno, 19 % pa ne.

Med anketiranimi motoristi jih je 26 % že bilo udeleženo v prometni nesreči, v kateri je bil udeležen tudi voznik motornega vozila. Kot razlog za prometno nesrečo so navedli oviro na cestišču, nepredvidljiv prehod živali, hitrost in odvzem prednosti. 39 % anketiranih motoristov jih je že samih imelo prometno nesrečo z motornim kolesom kot voznik ali sopotnik. Razlogi so bili tujek na cestišču, nepredvidljiv nalet živali, neprilagojena hitrost, snežna podlaga, zdrs na beli označbi in spregledanje vozila. Vožnja motornega kolesa s sopotnikom ali brez njega se razlikuje, zato gospod Vojko Safran poudarja, da je na tečajih smiselna tudi udeležba sopotnika.

Pri dvanajstem vprašanju je vključenih devet različnih možnih dejavnikov, ki vplivajo na nastanek prometne nesreče motoristov. Na ta sklop vprašanj se nanaša **druga hipoteza**, ki se glasi, da bodo **anketirani motoristi med naštetimi dejavniki tveganja za nastanek prometne nesreče med prve tri uvrstili izkušnje motoristov pri odzivnosti v cestnem prometu, zbranost in koncentracijo motorista ter opremo motorja**. Anketirani motoristi se v največjem odstotku (78 %) strinjajo oz. popolnoma strinjajo, da na nastanek prometnih nesreč vpliva pozornost in koncentracija motorista, sledi oprema motorja (75 %), izkušnje motoristov pri odzivnosti v cestnem prometu (74 %), ustrezna postavitve prometne signalizacije in sama oprema ceste ter stanje ceste (68 %), prevelika hitrost (61 %), oprema motorista (58 %), vremenske razmere (52 %) in letni čas (38 %). S pridobljenimi podatki je druga hipoteza **potrjena**. Kljub temu pa je lahko podatek, da se 39 % anketirancem prevelika hitrost ne zdi eden izmed glavnih dejavnikov za povzročitev prometne nesreče, zaskrbljujoč. Če motorist preveliko hitrost ne razume kot absolutni dejavnik tveganja, je lahko potencialen kandidat za povzročitev prometne nesreče. Raziskava (Colnarič, Povalej, 2013, str. 76) na vzorcu 182 ljudi, 91 % v starostni skupini od 16 do 23 let pa je pokazala, da anketiranci na prva tri mesta kot vzrok za nastanek prometne nesreče uvrščajo povečano hitrost (44 %), alkohol (28 %), nepozornost in nespametnost voznika (8 %). Gospod Vojko Safran v svojem intervjuju potrjuje pomembnost izkušenj pri odzivnosti v posamezni situaciji, način reagiranja, prepoznavo potencialne nevarnosti in s pravilno reakcijo preprečitev nastanka prometne nesreče.

Ker se vedno več poudarja preventiva sva v raziskovalni nalogi postavili **tretjo hipotezo**, ki se glasi, da se je **več kot četrtnina anketiranih motoristov udeležila preventivnega dogodka Motoristi zapeljite v novo sezono pripravljeni**. Zastavili sva vprašanje, ali so seznanjeni s preventivno akcijo Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni. 58 % anketiranih motoristov pozna ta projekt, od tega se jih je 32 % projekta udeležilo. 45 % pa jih meni, da bi s takšnimi akcijami pomembno vplivali na zmanjšanje števila prometnih nesreč motoristov. Hipoteza je **potrjena**, vendar pa meniva, da bi bilo pomembno še bolj ozavestiti motoriste o pozitivnih učinkih preventivnih dogodkov.

V Zakonu o voznikih (Türk, 2010, str. 16905) je določeno, da mora vsak voznik začetnik 4 mesece po izdaji voziškega dovoljenja opraviti tečaj varne vožnje, ki se zdi pomemben 61 % anketiranim motoristom. Če je izvedba tečaja izpeljana korektno, na primernem prostoru, pod okriljem strokovnjakov, bo po mnenju gospoda Vojka Safrana imela pozitiven učinek na posameznike.

Pri osemnajstem vprašanju, pri katerem so anketiranci lahko podali mnenje in predloge, kaj bi bilo potrebno spremeniti za zmanjšanje števila prometnih nesreč, so bili rezultati najbolj raznoliki in zanimivi. 24 % jih meni, da bi poostren nadzor policistov in osveščanje drugih udeležencev v prometu o prisotnosti motoristov pripomogel k zmanjšanju števila prometnih nesreč. 20 % jih meni, da bi bilo potrebno zmanjšati hitrost in izboljšati stanje cest in infrastrukture. Dirkalna steza bi imela pozitiven vpliv po mnenju 70 % anketiranih motoristov. Pri 12 % pa so se pojavljali različni predlogi, in sicer podražitev motornih koles, doslednejše upoštevanje prometnih predpisov, vsakoletna obnovitev varne vožnje ter spremenjen način poučevanja v šolah vožnje. Raziskava (Colnarič, Povalej, 2013, str. 77) pa je pokazala, da anketiranci menijo, da bi se število prometnih nesreč zmanjšalo, če bi se zmanjšala hitrost (37 %), da se nesreč ne da zmanjšati (29 %) in z večjimi kaznimi (18 %).

Izraz izkušnja oz. motorist z izkušnjami si lahko razlagamo na več načinov, kar so potrdili tudi anketiranci v dvajsetem vprašanju, kjer jih je 61 % odgovorilo, da je izkušen motorist tisti, ki ima veliko število prevoženih kilometrov, 19 % jih meni, da so to vozniki, ki znajo voziti z razumom. Pomembnost prilagajanja prometni situaciji se zdi ključna 10 % anketiranim motoristom. Da je motorist z izkušnjami tisti, ki mu je družina na prvem mestu, ne pa motor, da je to odrasla oseba, ki pametno razmišlja, ter da je izkušnja dobra sposobnost predvidevanja, pa meni preostalih 10 %. Meniva, da je razumevanje besede izkušnja odvisna od vsakega posameznika, saj vsak svoje lastne sposobnosti razume na svoj način. Nekdo je lahko mnenja, da je izkušen že po nekaj 100 prevoženih kilometrih, medtem ko bo nekdo po več letih še vedno mnenja, da njegove izkušnje niso dovolj za premagovanje določenih izzivov. Takšno razmišljanje je odvisno tudi od temperamenta in značaja posameznika. Gospod Vojko Safran je to še posebej poudaril. Po njegovem mnenju so psihološke delavnice eden glavnih dejavnikov spremembe mišljenja in pogleda posameznika na vožnjo oz. obnašanja v cestnem prometu.

4 ZAKLJUČEK

Slovenske ceste so poleti in ob lepem vremenu preplavljene z motoristi. Vsako leto se na naših cestah zgodi mnogo preveč prometnih nesreč z zelo hudimi posledicami prav z udeleženci motornih koles. Na to kažejo statistični podatki, saj se je v letih 2012-2016 na območju RS zgodilo 3184 prometnih nesreč motoristov, v kateri je bila mrtva 101 oseba, s telesno poškodbo pa jih je bilo 2477. Na PU Celje pa se je v enakem obdobju zgodilo 544 prometnih nesreč, v katerih je bilo 13 mrtvih ter 450 udeleženih s telesno poškodbo. S pomočjo statističnih podatkov je mogoče videti, da se število prometnih nesreč s smrtnim izidom drastično ne spreminja, vendar mora biti toleranca do smrti ničelna. Vsako izgubljeno življenje je odveč, če lahko z upoštevanjem pravil, prilagajanjem in razumno vožnjo zmanjšamo število prometnih nesreč. Vsako leto, že pred začetkom motoristične sezone, lahko preko medijev slišimo pozive k previdnosti udeležencev v prometu, saj so vozniki motornih koles zelo ranljivi in se prometne nesreče lahko končajo tragično.

Glede na to, da smo ljudje v veliki večini močnejše vizualno dojemljivi in nam stvari, ki jih vidimo, bolj ostanejo v spominu, sva načrtovali izdelavo brošure, s katero bi ljudem predstavili glavne dejavnike, ki vplivajo na nastanek prometne nesreče motorista, nasvete, kako izboljšati kulturo udeležencev v prometu ipd. Zajete bi lahko bile vse preventivne dejavnosti v domači regiji in s to brošuro bi lahko prebivalce vabili k udeležbi.

Motoristi se radi vključujejo v motoristične klube, kjer lahko od ostalih članov dobijo prepotrebne informacije o načinu vožnje. Klubi organizirajo različne udeležbe na preventivnih dogodkih, ki lahko spremenijo poglede posameznika na udeležbo v cestnem prometu. Predvsem se v klubih motoristi naučijo vožnje v skupini in so tako na cesti bolj obzirni do drugih udeležencev, kar sva ugotovili s pomočjo anketnega vprašalnika, saj so ocenili, da v motoklubih zaradi strogih pravil bolj upoštevajo pravila pri vožnji in drug na drugega prenašajo izkušnje.

V naši bližnji okolici imamo sodoben center varne vožnje, kjer je zaposlen strokoven kader z veliko izkušnjami, ki jih z veseljem predajajo na različnih preventivnih dogodkih. Inštruktor varne vožnje v Centru varne vožnje na Vranskem je poudaril, da je varen motorist samo tisti, ki dobro obvlada motorno kolo in ve, kako se bo motorno kolo v določeni situaciji odzvalo glede na reakcijo. V tem in ostalih centrih varne vožnje po Sloveniji ponujajo najrazličnejše tečaje za izboljšanje varnosti motoristov in ostalih udeležencev v prometu na slovenskih cestah.

Vsak udeleženec v prometu se mora v prvi vrsti zavedati, da na cesti ni sam, da mora svojo vožnjo prilagoditi razmeram in mora biti predvsem kritičen do svojih sposobnosti.

Z izdelavo raziskovalne naloge sva spoznali veliko novega o vožnji z motorjem, prometnih nesrečah, predvsem pa sva ugotovili, kako pomembno je, da vožnjo z motorjem prilagodimo glede na svoje izkušnje. Da bi se na naših cestah dogajalo manj prometnih nesreč, bi se morali ljudje več udeleževati preventivnih dogodkov, ki so na voljo po vsej Sloveniji. Motoristi bi morali sebe bolje poznati ter glede na svoje sposobnosti in želje prilagoditi način vožnje.

5 VIRI IN LITERATURA

Colnarič, N., Povalej, N. Enosledna vozila in prometne nesreče. Raziskovalna naloga. Šolski center Celje, Srednja šola za storitvene dejavnosti in logistiko. Celje, marec 2013, str. 76, 77. Dostopno na:
<https://www.knjiznica-celje.si/raziskovalne/4201303859.pdf> (3. 3. 2018).

Cukjati, F. Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1-UPB5). V: Uradni list RS, št. 56, str. 6021, 6. 6. 2008. Dostopno na:
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/86881> (10. 1. 2018).

Čepin Tovornik, P. Slikovni material. Slike 1-4, 7-12, 1. 12. 2017.

Generalna policijska uprava Republike Slovenije. Prometne nesreče in posledice – voznik motornega kolesa. Ljubljana, 12. 1. 2018.

Gril, R. Uspešnost vožnje od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2013 za enosledna vozila. Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Ljubljana, 26. 1. 2018.

Gustinčič, M. Magisterij vožnje motocikla. Izola: Mig team, 2007, str. 9, 23.

Ivanuša-Bezjak, M. Osnove poslovanja: študijsko gradivo. Celje: Fakulteta za komercialne in poslovne vede, 2006. str. 68, 71.

Izobraževalni center Tempera, d. o. o. Kaj je temperament? Dostopno na:
<http://www.tempera.si/temperamenti/kaj-je-osebnost> (10. 1. 2018).

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Napotki za večjo varnost motoristov, 2018. Dostopno na:
<https://www.avp-rs.si/preventiva/svetovalnica/motoristi/> (10. 1. 2018).

Magister, N. "Dober motorist je tisti, ki umre v postelji", V: Dnevnik, družba medijskih vsebin, d. d., 8. avgust 2011. Dostopno na:
<https://www.dnevnik.si/1042464241> (10. 1. 2018).

Radšel, T. Vpliv infrastrukture na prometne nesreče motoristov. Diplomsko naloga, Fakulteta za komercialne in poslovne vede. Celje, maj 2010, str. 11.

Radšel, T. Slikovni material. Slike 5 in 6, 4. 3. 2018.

Sušnik, N. Prometna varnost voznikov enoslednih motornih vozil. Diplomsko delo visokošolskega programa, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za upravo. Ljubljana, maj 2009, str. 11. Dostopno na:
<https://repositorij.uni-lj.si/Dokument.php?id=99704&lang=slv> (10. 1. 2018).

Škoberne, D. Koncept zavzetih zaposlenih. Magistrsko delo, Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta, Ljubljana, september 2010, str. 34, 35. Dostopno na:
<http://www.cek.ef.uni-lj.si/magister/skoberne475-B.pdf> (27. 2. 2018).

TC MOTO SHOP, d. o. o. Motoristična obutev. Dostopno na:
<https://www.tc-motoshop.si/si/motoristicna-obutev-a9.shtml> (27. 2. 2018).

Wikipedija. Motocikel. Dostopno na:
<https://sl.wikipedia.org/wiki/Motocikel> (10. 1. 2018).

Türk, D. Zakon o voznikih (ZVoz). V: Uradni list RS, 30. 12. 2010, št. 109, str. 16905.

Dostopno na:
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/86881> (3. 3. 2018).

Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje. Sposobnosti. Dostopno na:

<https://esvetovanje.ess.gov.si/KaksenSem/Sposobnosti/> (6. 3. 2018).

Žlender, B. Prometna psihologija mladi v prometu. V: Prometna varnost otrok in mladostnikov v Sloveniji. Ljubljana: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Slovenije, 1996. str. 9, 10.

6 PRILOGE

Priloga 1: Anketni vprašalnik

Priloga 2: Prošnja za pridobitev statističnih podatkov

Priloga 3: Odgovor na prošnjo za pridobitev statističnih podatkov

ANKETNI VPRAŠALNIK VPLIV DEJAVNIKOV TVEGANJA NA VARNO VOŽNJO MOTORISTOV

Spoštovani!

Sva Tinkara Žerovnik in Zala Radšel, dijakinji 3. c letnika Srednje zdravstvene šole Celje, program Zdravstvena nega. V okviru projekta Mladi za Celje izdelujeva raziskovalno nalogo na temo Vpliv dejavnikov tveganja na varno vožnjo motoristov. Rezultati ankete bodo javno objavljeni in uporabljeni zgolj za namen izdelave raziskovalne naloge. Pri vsakem vprašanju je možen en odgovor, razen pri vprašanjih, kjer je to posebej označeno.

Spol: M Ž

Starost: _____

V katerem motoklubu ste član/-ica: _____

1. Koliko časa ste član/-ica motokluba?

- _____ let, _____ mesecev
- NISEM ČLAN/-ICA MOTO KLUBA

2. Ali zaradi članstva v motoklubu drugače razmišljate o vožnji oz. samem načinu vožnje?

- DA
- NE
- NE VEM
- O TEM NISEM RAZMIŠLJAL/-A
- NISEM ČLAN/-ICA MOTOKLUBA

2.1 Če ste na prejšnje vprašanje odgovorili z da, napišite na kakšen način?

3. Koliko časa imate izpit za motorno kolo?

_____ let _____ mesecev

4. Ali imate svoj motor?

- DA
- NE

5. Ali imate ustrezno osebno opremo za vožnjo z motornim kolesom?

- DA
- NE
- DRUGO (NAPIŠITE): _____

6. Kateri dejavniki so v prvi vrsti vplivali na izbiro osebne opreme za vožnjo z motornim kolesom? (možnih je več odgovorov)

- CENA
- ZNAMKA
- KAKOVOST
- UDOBNOST
- STOPNJA ZAŠČITE OB PADCU
- DRUGO (NAPIŠITE): _____

7. Za katero od naslednjih kategorij ste opravljali izpit? (možnih je več odgovorov)

- AM
- A1
- A2
- A

8. Napišite, kolikokrat ste opravljali teoretični in praktični del izpita za motorno kolo?

KATEGORIJA IZPITA	TEORETIČNI DEL	PRAKTIČNI DEL
AM		
A1		
A2		
A		

8.1 Če niste opravili izpita v prvo, napišite razloge, zakaj niste opravili izpita?

9. Ali se vam zdi pridobitev kategorije A po postopnosti smiselna?

- DA
- NE
- NE VEM
- O TEM NISEM RAZMIŠLJAL/-A

10. Ste že bili udeleženi v prometni nesreči, v kateri je bil udeležen tudi voznik motornega vozila?

- DA
- NE

10.1 Če ste na prejšnje vprašanje odgovorili z da, kakšen je bil razlog za povzročitev prometne nesreče? _____

11. Ste že doživeli prometno nesrečo z motornim kolesom (kot voznik/sopotnik)?

- DA
- NE

11.1 Če ste na prejšnje vprašanje odgovorili z da, napišite razlog za povzročitev prometne nesreče? _____

12. Ocenite dejavnike tveganja za nastanek prometnih nesreč (stanje ceste, vremenske razmere, letni čas, oprema motorja, ustrezna postavitve prometne signalizacije in sama oprema ceste, izkušnje motoristov) po 5-stopenjski lestvici s stopnjo strinjanja od 1 do 5, kjer 1 pomeni, da se s trditvijo sploh ne strinjate, 2, da se ne strinjate, 3, da je neodločeno (niti-niti), 4, da se strinjate in 5, da se popolnoma strinjate.

DEJAVNIKI TVEGANJA ZA NASTANEK PROMETNIH NESREČ:	1	2	3	4	5
Stanje ceste					
Vremenske razmere (sonce, dež)					
Letni čas					
Oprema motorja (pnevmatike, ostala tehnična brezhibnost)					
Ustrezna postavitve prometne signalizacije in sama oprema ceste					
Izkušnje motoristov pri odzivnosti v cestnem prometu					
Prevelika hitrost					
Oprema motorista					
Zbranost in koncentracija motorista					

13. Ali poznate brezplačen preventiven dogodek Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni?

- DA
- NE

14. Ste se udeležili preventivnega dogodka Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni?

- DA
- NE
- TEGA PROJEKTA NE POZNAM

14.1 Če ste na prejšnje vprašanje odgovorili z da, napišite, zakaj ste se udeležili tega dogodka?

15. Menite, da lahko s takšnimi projekti, kot je Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni, zmanjšamo število prometnih nesreč?

- DA
- NE
- NE VEM
- O TEM NISEM RAZMIŠLJAL/-A
- TEGA PROJEKTA NE POZNAM

16. Koliko menite, da s takšnimi projekti, kot je Motoristi, zapeljite v novo sezono pripravljeni, lahko vplivamo na izkušnost voznikov motornih koles in njihovo obnašanje v cestnem prometu?

- ZELO VELIKO
- VELIKO
- MALO
- ZELO MALO
- NIČ
- NE VEM
- O TEM NISEM RAZMIŠLJAL/-A
- TEGA PROJEKTA NE POZNAM

17. Spodnje trditve ocenite po 5-stopenjski lestvici s stopnjo strinjanja od 1 do 5, kjer 1 pomeni, da se s trditvijo sploh ne strinjate, 2, da se ne strinjate, 3, da je neodločeno (niti-niti), 4, da se strinjate in 5, da se popolnoma strinjate.

TRDITEV:	1	2	3	4	5
Pri opravljanju izpita za motorno kolo sta obvezna pisni in praktični del.					
Po opravljenem izpitu za motorno kolo je potrebno opraviti usposabljanje – varna vožnja.					
Za napredovanje v kategorizaciji moči motorja je potrebno doseči določene pogoje, kot so starost in izkušnje oz. staž nižje kategorije izpita za motorno kolo.					
Strogi pogoji za uspešno opravljen izpit za motorno kolo.					

18. Kaj bi bilo po vašem mnenju potrebno narediti, da bi se število prometnih nesreč, kjer so povzročitelji vozniki motornih koles, zmanjšalo?

19. Ali mislite, da bi bilo manj nesreč, če bi v Sloveniji zgradili dirkalno pisto?

- DA
- NE
- NE VEM
- DRUGO (NAPIŠITE): _____

20. Kako razumete oz. si predstavljate besedo IZKUŠNJA oz. MOTORIST Z IZKUŠNJIAMI?
