

Osnovna šola Vojnik

VARNA VOŽNJA S SKUTERJEM,
KATEREGA HITROST NE PRESEGA 25 km/h

Raziskovalna naloga
(promet)



Mestna občina Celje, Mladi za Celje

Osnovna šola Vojnik

**VARNA VOŽNJA S SKUTERJEM,
KATEREGA HITROST NE PRESEGA 25 km/h**

Raziskovalna naloga
(promet)

Avtorica: Ema Ban, 2004

Mentorica: Tatjana Hedžet

Lektorica: Amalija Kožuh

Mestna občina Celje, Mladi za Celje

Celje, 2019

KAZALO

POVZETEK	4
1 UVOD	7
1.1 NAMEN	7
1.2 HIPOTEZE	7
1.3 METODE RAZISKOVANJA	8
2 TEORETIČNE OSNOVE	9
2.1 SPLOŠNO	9
2.2 ZAKONODAJA	9
2.3 REGISTRACIJA MOPEDA	12
3 RAZISKOVALNI DEL	14
3.1 TEREKNO DELO	14
3.2 PRIMERJAVA UREDITEV POGOJEV UPORABE VOZIL, KI USTREZAJO NAŠIM MOPEDOM (KOLESOM S POMOŽNIM MOTORJEM) DO HITROSTI 25 KM/H V NEKATERIH EVROPSKIH DRŽAVAH	14
3.3 STATISTIČNI PODATKI	15
3.4 Prometna vzgoja na OŠ Vojnik	18
3.5 Načrt šolskih poti	20
3.6 ANALIZA ANKETNEGA VPRAŠALNIKA	20
3.3 RAZGOVORI IN INTERVJUJI	27
3.3.1 Pogovor z devetošolci,vozniki skuterja.....	27
3.3.2 Intervju s policistom	28
3.3.3 Razgovor z zdravnico	30
4 RAZPRAVA.....	31
5 ZAKLJUČEK	34
6 Viri in literatura	35

Kazalo slik

Slika 1: Registriran skuter (foto: Ema Ban, 2019)	12
Slika 2: Registrska označba skuterja z največjo dovoljeno hitrostjo 25 km/h.	12
Slika 3: Načrt okolice matične šole z vrisanimi varnimi šol. potmi in nevarnimi točkami	19
Slika 4: Šolske poti v okolici OŠ Vojnik	20
Slika 5: Devetošolca Nik in David na skuterju	28
Slika 6: Ema in gospod Bogdan Robnik	28

Kazalo grafov

Graf 1: Število registriranih mopedov, pri katerih hitrost ne presega 25 km/h.....	13
Graf 2: Statistika mrtvih v prometnih nesrečah: 2017 do 2018 v Sloveniji.....	16
Graf 3: Število deklet, ki imajo svoj skuter.....	21
Graf 4: Število fantov, ki imajo svoj skuter	21
Graf 5: Skuter, najljubše prevozno sredstvo pri dekletih.....	21
Graf 6: Skuter, najljubše prevozno sredstvo pri fantih.....	22
Graf 7: Lastnik skuterja.....	22
Graf 8: Vožnja s skuterjem.....	23
Graf 9: Uporaba čelade	23
Graf 10: Upoštevanje prometnih pravil.....	24
Graf 11: Poškodbe pri vožnji s skuterjem	24
Graf 12: Vrsta poškodbe s skuterjem	25
Graf 13: Seznanitev o nesrečah	25
Graf 14: Kdo te je seznanil o nesrečah s skuterji	26
Graf 15: Blokada na skuterju.....	26

Kazalo tabel

Tabela 1: Primerjava ureditev pogojev uporabe vozil, ki ustrezajo našim mopedom (kolesom s pomožnim motorjem) do hitrosti 25 km/h v nekaterih evropskih državah... 15	
Tabela 2: Poškodovani udeleženci po starostnih skupinah v letu 2018..... 16	
Tabela 3: Posledice prometnih nesreč po vrsti in starosti udeleženca vozniki mopeda do 25 km/h v RS..... 17	
Tabela 4: Posledice prometnih nesreč po vrsti in starosti udeleženca vozniki mopeda do 25 km/h v PU Celje..... 17	
POVZETEK	

PODROČJE: Prometna varnost

Naslov naloge: VARNA VOŽNJA S SKUTERJEM, KATEREGA HITROST NE PRESEGA 25 km/h

Avtorica: Ema Ban

Mentorica: Tatjana Hedžet

Lektorica: Amalija Kožuh

Šola: OŠ Vojnik

V raziskovalni nalogi sem se osredotočila na mopede, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h (v nadaljevanju jih poimenujem z besedo skuterji).

Skuter pogovorni izraz za mopede, ki so sicer dvokolesa. Mopedi se nato v skladu z zakonodajo delijo na tiste, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 45 km/h, in na tiste, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h. Za voznike teh dveh vrst mopedov veljajo drugačna pravila.

Za vožnjo s skuterji, torej, katerih hitrost ne presega 25 km/h, ni potrebno opraviti posebnega izpita, zadosti je opravljen izpit za kolo, vozi ga lahko tisti, ki je dopolnil 12 let, potnik na skuterju pa ne sme biti mlajši od 12 let. Vozniki skuterja lahko vozijo skuter po kolesarskih površinah, če teh ni, pa ob desnem robu vozišča v smeri vožnje. V območjih za pešce je vožnja s kuterji prepovedana. Voznik skuterja mora imeti obvezno čelado, skuter pa mora biti od 1. 5. 2017 obvezno registriran in imeti prometno dovoljenje.

Ugotavljamo, da mladostniki skrbijo za svojo varnost pri vožnji s skuterji, kajti med njimi je najmanj smrtnih primerov in težkih poškodb, čeprav je število registriranih mopedov v RS čez 58 000, v celjski regiji pa jih je čez 2100.

Veliko o varnosti v cestnem prometu mladostniki izvedo pri samem učnem procesu in pri projektih, pri katerih se vključuje policist.

Zelo velik problem v Občini Vojnik je, da ni kolesarskih stez. Zaskrbljujoče pa je tudi, da si veliko voznikov skuterjev odstrani blokado.

ZAHVALA

Raziskovalna naloga, ki je sedaj v vaših rokah, ne bi nastala brez pomoči in spodbude nekaterih oseb.

Rada bi se zahvalila:

- svoji mami Katji Leban za pomoč pri raziskovanju,
- ge. Evi Verdev, prof. likovne umetnosti za narisano sliko na naslovnici,
- g. Bogdanu Robniku, policistu iz PU Celje,
- ge. Tini Kotnik dr. med., Splošna bolnišnica Celje,
- vsem učencem, ki so sodelovali pri anketi in razgovorih,
- mentorici Tatjani Hedžet in
- Amaliji Kožuh za jezikovni pregled naloge.

1 UVOD

V šolo se pripeljati s skuterjem, to je prava paša za oči, čeprav lahko gremo peš, s kolesom, s šolskimi prevozi, vendar to ni to. Vožnja s skuterjem omogoča, da si bolj mobilen in seveda postaneš prava »faca« na šoli.

Veliko mladih se vozi s skuterji, vendar pa se postavlja vprašanje, ali se sploh zavedajo, kakšna so pravila vožnje s skuterji, kje se lahko vozijo, kako varna je vožnja s skuterji in tudi, kako nevarna je lahko vožnja z njimi, če ne upoštevajo predpisanih pravil.

Poznavanje pravil na prometnih površinah pa je največ kar lahko naredijo vsi udeleženci v prometu.

1.1 NAMEN

Razlog za odločitev teme raziskovalne naloge je dejstvo, da tudi sama izpolnjujem pogoje za vožnjo skuterjev, saj že imam opravljen kolesarski izpit in sem zato pridobila kolesarsko izkaznico. Kljub temu da že imam opravljen kolesarski izpit in da sem zato že seznanjena z osnovnimi pravili cestnega prometa, pa veliko razmišljam tudi o nevarnostih udeležbe v cestnem prometu.

Želela sem raziskati, kje in kako so določena pravila glede skuterjev, koliko mladostnikov uporablja skuterje, razlike med fanti in dekleti pri uporabi skuterjev, čigave skuterje uporabljajo, ali upoštevajo vsa predpisana prometna pravila, koliko skuterjev ima opravljene tehnične preglede, ali so se pri vožnji s skuterji že poškodovali in kakšne poškodbe so pri tem utrpeli, ali so bili ustrezno seznanjeni o nesrečah s skuterji in kdo jih je seznanil s tem pa tudi o drugih dejstvih glede uporabe skuterjev med mladostniki.

1.2 HIPOTEZE

Na osnovi sklepanja in poznavanja obravnavane teme smo si na začetku raziskovalnega dela postavili nekaj hipotez. Predvidevali smo:

1. Veliko mladostnikov krši predpisana prometna pravila.

2. Večina mladostnikov, ki krši predpisana prometna pravila, se zaveda svoje kršitve.
3. Skuterji, ki dosežejo najvišjo hitrost pri 25 km/h, so pogostejši pri dekletih.
4. Dekleta se natančneje držijo predpisanih prometnih pravil.
5. Veliko mladostnikov ni pravilno zaščiteneh pri vožnji s skuterji.
6. Veliko mladostnikov je podučeneh o posledicah nepravilne vožnje s skuterji.
7. Odpravljene blokade na skuterjih so pogoste.

1.3 METODE RAZISKOVANJA

Pri raziskovanju sem uporabila različne metode:

- terensko delo
- anketiranje
- intervju
- delo z viri in literaturo

V raziskovanje sem vključila tudi terensko delo, in sicer sem opazovala voznike s skuterji. Ker sem se v raziskovalni nalogi osredotočila na mladostnike, sem najbolj podrobno opazovala promet v okolici Osnovne šole Vojnik.

Opazovala sem, kakšne skuterje uporabljajo mladostniki, kje in v kakšnih vremenskih razmerah se vozijo, kako so vozniki opremljeni in zaščiteni, spremljala pa sem tudi način njihove vožnje, predvsem pa, ali spoštujejo prometne predpise.

Anketirala sem devetošolce OŠ Vojnik. Anketni vprašalnik je obsegal sedemnajst vprašanj, ki so se nanašala na uporabo skuterjev, na opravljene izpite, na uporabo zaščitnih sredstev, upoštevanje prometnih pravil in tudi na poškodbe pri njihovi uporabi. Učence sem spraševala o njihovi opremljenosti na skuterju, ali so vozili oni sami ali so bili udeleženi v prometu kot sopotniki ter če so podučeni o nevarnostih nepravilne vožnje. Najbolj me je zanimalo, če imajo odpravljene blokade.

Intervjuje sem izvedla s celjskim policistom g. Bogdanom Robnikom, z zdravnico dr. Tino Kotnik na Urgentnem centru, Splošne bolnišnice Celje in z devetošolci Osnovne šole Vojnik, ki imajo svoje skuterje.

Pri svojem raziskovanju sem si pomagala z različnimi zakoni, pravilniki, članki, prispevki in statističnimi podatki.

2 TEORETIČNE OSNOVE

V raziskovalni nalogi sem se osredotočila na mopede, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h in jih v nadaljevanju poimenujem z besedo skuterji.

2.1 SPLOŠNO

Z besedo skuter poimenujemo dvokolesne mopede, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 45 km/h, in mopede, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h, le-te bom v nadaljevanju tudi predstavila.

2.2 ZAKONODAJA

Zakon o motornih vozilih (ZMV-1) v 12. točki prvega odstavka 3. člena določa, da je »moped« (oziroma »kolo z motorjem«) motorno vozilo z dvema ali s tremi kolesi, katerega delovna prostornina motorja na prisilni vžig ne presega 50 ccm ali moč motorja na kompresijski vžig ali trajna nazivna moč elektromotorja ne presega 4 kW in pri katerem konstrukcijsko določena hitrost ne presega 45 km/h. Med mopede spadajo tudi lahko dvokolesno vozilo na motorni pogon, kolo na motorni pogon, dvokolesni moped in trikolesni moped.

V skladu z določbo četrtega odstavka 18. člena ZMV-1 predelave in spremembe na vozilu, ki pomenijo poslabšanje njegovih varnostnih ali okoljevarstvenih lastnosti, niso dovoljene.

V 51. členu ZMV-1 je določeno, da v kolikor se pri tehničnem pregledu vozila ugotovijo predelave ali spremembe na vozilu, določene v 18. členu ZMV-1, zaradi katerih se podatki v prometnem dovoljenju in v računalniških evidencah ne ujemajo z ugotovljenim stanjem vozila, se izda potrdilo o opravljenem tehničnem pregledu le na podlagi predhodno izvedenega postopka posamične odobritve vozila v skladu z zakonom in ustreznega vpisa predelave ali spremembe v potrdilo o skladnosti oziroma v soglasje k registraciji. (Zakon o motornih vozilih (ZMV-1), Uradni list RS, št. 75/2017 z dne 22. 12. 2017)

Zakon o voznikih (ZVoz-1) v 55. členu določa pogoje za vožnjo koles in mopedov, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h in jih pogovorno imenujemo skuterji.

V petem odstavku 55. člena ZVoz-1 je določeno, da sme moped, katerega konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h, voziti v cestnem prometu otrok od 12. do 14. leta starosti, ki ima pri sebi kolesarsko izkaznico, in oseba, ki je starejša od 14 let.

Starostni pogoj za pridobitev pravice voziti kolo in moped, katerega konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h, je opredeljen v šestem odstavku 55. člena ZVoz-1 in ga izpolni otrok oziroma oseba z nastopom koledarskega leta, v katerem dopolni predpisano starost.

V 91. členu ZVoz-1 je opredeljena odgovornost staršev, skrbnikov oziroma rejnikov, ki so v skladu s prvim odstavkom tega člena dolžni skrbeti in izvajati nadzorstvo nad otrokom ali mladoletnikom, ko je ta udeležen v cestnem prometu. V skladu z drugim odstavkom opustitev dolžne skrbi in nadzorstva iz prejšnjega odstavka nastopi zlasti tedaj, ko starši, skrbniki oziroma rejniki omogočijo, dovolijo ali dopustijo, da otrok ali mladoletnik ravna v nasprotju z določbami tega zakona. Po tretjem odstavku se z globo 160 evrov za prekršek kaznujejo starši, skrbniki oziroma rejniki, katerih otrok ali mladoletnik stori prekršek po tem zakonu, pa je prekršek posledica opustitve dolžne skrbi in nadzorstva nad njim. (Zakon o voznikih (ZVoz-1), Uradni list RS, št. 85/2016 z dne 28. 12. 2016, št. 67/2017 z dne 29. 11. 2017 in št. 21/2018 z dne 30. 3. 2018)

V **Zakonu o pravilih cestnega prometa (ZPrCP)** so določena prometna pravila ravnanja v cestnem prometu ter pooblastila in sankcije, ki jih pri izvajanju tega zakona izrekajo pristojni organi.

Glede uporabe skuterjev je pomembna določba 34. člena glede zaščitne čelade, ki v prvem odstavku določa, da mora voznik in potnik na mopedu, lahkem štirikolesu, motornem kolesu, trikolesu in štirikolesu brez zaprte kabine med vožnjo nositi na glavi ustrezno pripeto homologirano zaščitno motoristično čelado. Ne glede na navedeno homologirane zaščitne motoristične čelade ni treba uporabljati vozniku in potniku na vozilu z vgrajenim zadrževalnim sistemom, ki izpolnjuje pogoje, predpisane s posebnim predpisom, kadar uporabljata v vozilu vgrajeni zadrževalni sistem, voznik in potnik na mopedu, katerega konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h, pa imata lahko namesto homologirane zaščitne motoristične čelade ustrezno pripeto zaščitno kolesarsko čelado. Z globo 120 evrov se med drugim kaznuje za prekršek voznik ali potnik na kolesu, mopedu, lahkem štirikolesu,

motornem kolesu, trikolesu ali štirikolesniku brez zaprte kabine, ki ravna v nasprotju z določbo prvega ali tretjega odstavka tega člena.

Pogoji za udeležbo mopedov, motornih koles, trikoles, lahkih štirikoles in štirikoles v cestnem prometu so določeni v 95. členu ZPrCP. Vozniki mopedov, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h, morajo voziti po kolesarskem pasu, kolesarski stezi ali kolesarski poti. Kjer teh prometnih površin ni oziroma niso prevozne, smejo voziti ob desnem robu smernega vozišča v smeri vožnje. Vozniki mopedov, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h, morajo voziti drug za drugim. Voznik mopeda in motornega kolesa sme prevažati potnika samo, če je na vozilu za potnika vgrajen poseben sedež in stopalke za noge ali če ima stranski priklopnik. Potnik na mopedu in motornem kolesu mora imeti med vožnjo noge na stopalkah. Voznik mopeda, motornega kolesa, trikolesa, lahkega štirikolesa ali štirikolesa sme kot potnike voziti le osebe, starejše od 12 let. Voznik mopeda, motornega kolesa, trikolesa, lahkega štirikolesa ali štirikolesa ne sme voziti osebe, ki je očitno pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi. Voznik mopeda in motornega kolesa se ne sme držati za drugo vozilo, prevažati, vleči ali potiskati predmetov, ki bi ga ovirali pri vožnji, ali potiskati oziroma vleči drugih udeležencev cestnega prometa. Voznik mopeda, mlajši od 16 let, ne sme prevažati potnika. Vozniki, ki ravnaajo v nasprotju s temi določbami, se za prekrške kaznujejo z globo, ki znaša 40 ali 120 eurov. (Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP), Uradni list RS, št. 3/2018 z dne 12. 1. 2018 – uradno prečiščeno besedilo)

Pravilnik o ugotavljanju skladnosti vozil ureja homologacijo vozil, katerih kategorije niso predmet urejanja predpisov o ES-homologaciji vozil, postopke posamične odobritve vseh kategorij vozil, posebne vrste uvoza novih in rabljenih vozil ter izdajo potrdil o skladnosti za vse kategorije vozil. Izvedeni postopki homologacije, posamične odobritve vozila oziroma identifikacije in ocene tehničnega stanja vozila ter izdano potrdilo o skladnosti so pogoji za dajanje vozil v promet, registracijo in uporabo glede na njihovo konstrukcijo in delovanje, ki zagotavljajo, da v cestnem prometu in na delu na kmetijskih površinah in v gozdu sodelujejo samo vozila, ki ne ogrožajo njihovih voznikov in sopotnikov ter drugih udeležencev v prometu ali pri delu, ne poškodujejo cest in čezmerno ne onesnažujejo okolja.

V prilogi I tega pravilnika so opredeljene kategorije vozil in pod kategorijo L1e je uvrščen moped – dvokolo, ki se po obliki nadgradnje deli na EA – navadno, EB – skuter in SG – vozilo za posebne namene. (Pravilnik o ugotavljanju skladnosti vozil, Uradni list RS, št. 105/2009 z dne 21. 12. 2009 in št. 9/2010 z dne 9. 2. 2010)

2.3 REGISTRACIJA MOPEDA

Za moped (prej: kolo s pomožnim motorjem) s trajno nazivno močjo pogonskega motorja nižjo od 4 kW in hitrostjo do 25 km/h je od 1. 5. 2017 predpisana registracija, torej mora biti moped registriran na upravni enoti in imeti prometno dovoljenje.



Slika 1: Registriran skuter (foto: Ema Ban, 2019)

Registrska tablica za mopede z največjo dovoljeno hitrostjo 25 km/h ima registrsko označbo rdeče barve, je pravokotne oblike in velikosti 15 cm x 11 cm, črke na tablici so rdeče barve in na njej je tudi grb Evropske unije in seveda grb občine, kjer je moped registriran ter v kateri je sedež upravne enote. S tem je tudi lažji nadzor v cestnem prometu med različnimi mopedi, ki ga opravljajo organi nadzora. Vsak lastnik mopeda ima tudi prometno dovoljenje in urejeno zavarovanje mopeda.



Slika 2: Registrska označba skuterja z največjo dovoljeno hitrostjo 25 km/h (foto: Ema Ban, 2019)



Graf 1: Število registriranih mopedov, pri katerih hitrost ne presega 25 km/h

(Vir: <https://datawrapper.dwcdn.net/WtO3C/1/>)

Graf nazorno prikazuje, kako narašča število registriranih mopedov od 6. 4. 2017 do maja 2018, ki ne presega hitrosti 25 km/h. Maja 2018 je bilo registriranih že 12 358 takih mopedov.

S 31. 1. 2019 pa je že registriranih kar 58 938 mopedov, od tega 20 167 v celjski upravni enoti, kamor spada tudi Vojnik . To pomeni, da se lastniki zavedajo odgovornosti in registrirajo svoj moped in ne gredo na cesto z neregistriranim mopedom.

(Vir: http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/kopenski_promet/evidence_motornih_vozil_in_vozniskih_dovoljenj/statisticni_podatki_s_podrocja_prometa/leto_2019/)

3 RAZISKOVALNI DEL

Najprej sem raziskala teren in spremljala promet na poti domov, nato pa smo iskali informacije po spletnih straneh, kajti nova literatura na tem področju oziroma tematiko še ni izdana. Na spletnih straneh smo seveda našli veliko zanimivih podatkov.

3.1 TERENSKO DELO

Medtem ko sem bila udeležena v prometu, sem zaradi raziskovalne naloge med drugim opazovala tudi voznike skuterjev. Opazovala sem način in kraj vožnje, njihovo opremljenost, starost, spol, hitrost, morebitne sopotnike in njihovo starost pa tudi kršitve cestnih predpisov.

Opazila sem, da se jih veliko vozi brez predpisane opreme oziroma čelade, s čimer tvegajo lastno varnost. Veliko jih tudi ni bilo primerno oblečenih in obutih, saj so se vozili s kratkimi hlačami in kratkimi rokavi ali v sandalih, s čimer sicer niso kršili predpisov, je pa ob morebitnih padcih večja nevarnost njihovih poškodb.

Veliko jih je vozilo v narobe smeri in prehitro, nekateri pa so tudi izsiljevali prednost ostalim udeležencem v prometu.

3. 2 PRIMERJAVA UREDITEV POGOJEV UPORABE VOZIL, KI USTREZAJO NAŠIM MOPEDOM (KOLESOM S POMOŽNIM MOTORJEM) DO HITROSTI 25 KM/H V NEKATERIH EVROPSKIH DRŽAVAH

Zanimalo nas je, če v nekaterih drugih evropskih državah velja enaka zakonodaja kot pri nas. Najbolj nas je zanimala čelada, vozniški izpit, minimalna starost, zavarovanje in registracija mopeda.

Pridobljene podatke smo zbrali v naslednji tabeli.

Tabela 1: Primerjava ureditev pogojev uporabe vozil, ki ustrezajo našim mopedom (kolesom s pomožnim motorjem) do hitrosti 25 km/h v nekaterih evropskih državah.

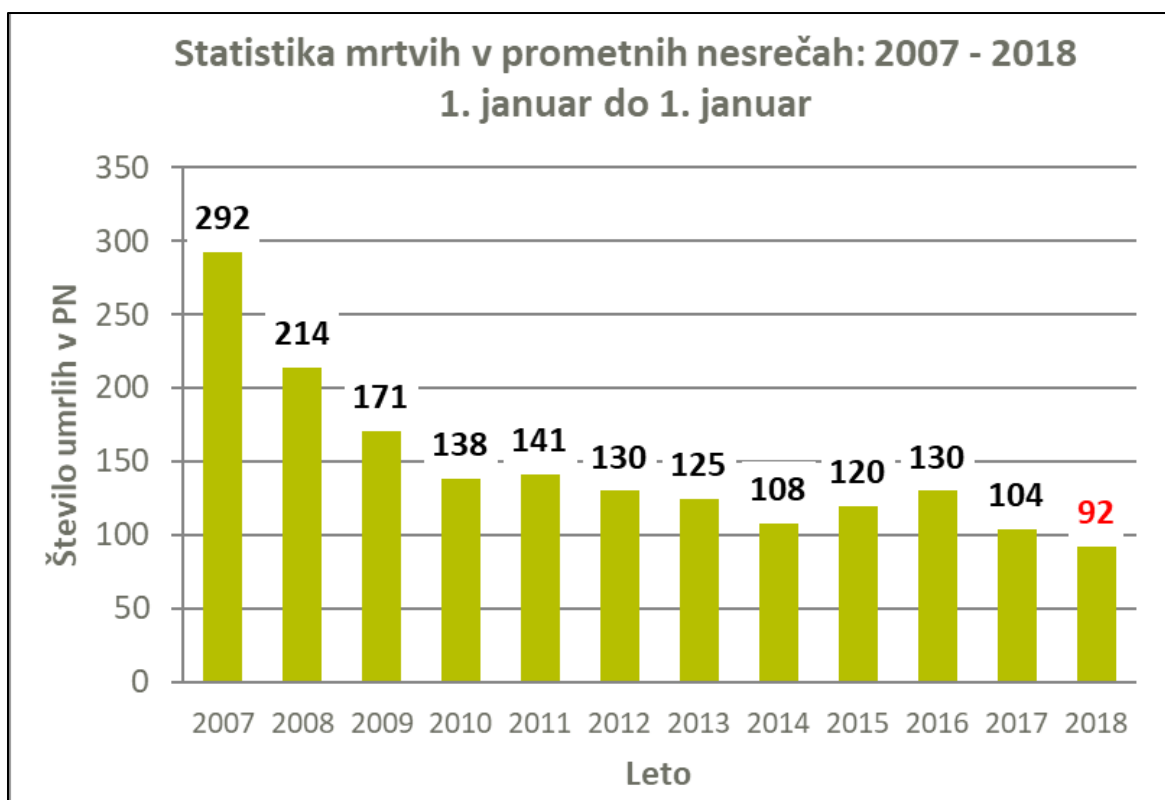
Država	Min. starost [leta]	Čelada	Zavarovanje	Registracija	Izpit
Avstrija bencinski skuterji	15	da	da	da	da
Danska mali mopedi, hitrost do 30 km/h	16	da	da	da	da
Nemčija	15	da	da	da	da
Švedska	15	da	da	ne	da
Švica hitrost do 30 km/h	14	da	da	da	da
Slovenija	12	da	da	da	ne

Ugotavljamo, da v Sloveniji mladoletniku ni potrebno opraviti izpita za moped, v nekaterih evropskih državah pa le-tega morajo opraviti. Prav tako je v Sloveniji dovoljena najnižja starost 12 let, pri kateri lahko mladoletnik sede na moped. Poimenovanje mopedov je seveda v različnih državah tudi različno.

(Vir: https://www.sds.si/sites/default/files/documents/Predlog%20zakona%20o%20spremembah%20Zakona%20o%20motornih%20vozilih_180417.pdf)

3.3 STATISTIČNI PODATKI

Na Policijski upravi Celje smo pridobili statistične podatke o posledicah prometnih nesreč po vrsti in starosti udeležencev za področje celotne Republike Slovenije in za področje Policijske uprave Celje, ki zajema Policijske postaje (v nadaljevanju PP) Celje, PP Dravograd, PP Laško, PP Mozirje, PP Radlje ob Dravi, PP Ravne na Koroškem, PP Rogaška Slatina, PP Slovenj Gradec, PP Slovenske Konjice, PP Šentjur pri Celju, PP Šmarje pri Jelšah, PP Velenje in PP Žalec.



Graf 2: Statistika mrtvih v prometnih nesrečah: 2017 do 2018 v Sloveniji

(Vir: <https://varna-pot.si/2019/01/07/statistika-prometne-varnosti-2007-2018/>)

Leta 2018 je bilo najmanjše število mrtvih udeležencev kot prejšnja leta, kar je zelo razveseljivo.

Tabela 2: Poškodovani udeleženci po starostnih skupinah v letu 2018

Starostni razred [leta]	Smrt	Huda tel. poškodba	Lažja tel. poškodba
od 0 do 14	0	38	441
od 15 do 17	1	30	231
od 18 do 24	15	69	1020
od 25 do 34	18	103	1415
od 35 do 44	8	113	1272
od 45 do 54	15	129	927
od 55 do 64	19	123	712
nad 64	16	189	741
Skupaj	92	794	6759

(Vir: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2019/01/Analiza-in-pregled-stanja-varnosti-cestnega-prometa-v-letu-2018.pdf>)

Zelo razveseljivo je, da v letu 2018 ni bilo nobene smrtne žrtve med najmlajšimi do 15. leta, kar se ni zgodilo v zadnjih 25 letih.

Nas so seveda zanimali podatki o mladostnikih na mopedih, zato smo pridobili samo podatke glede nesreč mladoletnih voznikov mopedov do 25 km/h, ločeno po vseh udeležencih in po povzročiteljih.

Tabela 3: Posledice prometnih nesreč po vrsti in starosti udeleženca vozniki mopeda do 25 km/h v RS

RS	Vsi udeleženci					Povzročitelji				
	Skupaj	smrt	Huda telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodbe	skupaj	smrt	Huda telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodbe
Starost [leta]										
0-7	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
7-14	2	/	/	2	/	2	/	/	2	/
14-16	5	/	/	2	3	4	/	/	2	2
16-18	8	/	1	5	2	6	/	1	4	1
Nad 18	28	/	3	17	8	18	/	2	10	6
Skupaj	43	/	4	26	13	30	/	3	18	9

Tabela 4: Posledice prometnih nesreč po vrsti in starosti udeleženca vozniki mopeda do 25 km/h v PU Celje

PU Celje	Vsi udeleženci					Povzročitelji				
	Skupaj	smrt	Huda telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodbe	skupaj	smrt	Huda telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodbe
Starost [let]										
0-7	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
7-14	1	/	/	1	/	1	/	/	1	/
14-16	3	/	/	1	2	2	/	/	1	1
16-18	2	/	/	2	/	2	/	/	2	/
Nad 18	6	/	/	4	2	3	/	/	1	2
Skupaj	12	/	/	8	4	8	/	/	5	3

Iz pregleda statističnih podatkov je razvidno, da glede otrok v Republiki Sloveniji za leto 2018 v starosti od 0 do 7 let sploh ni zabeleženih prometnih nesreč, kar je razumljivo, saj v tej starosti skuterjev sploh ni dovoljeno voziti. Iz podatkov izhaja, da je bila na področju Republike Slovenije slaba polovica v prometnih nesrečah udeleženih voznikov skuterjev mladoletnih, na območju Policijske uprave Celje pa je bilo takšnih mladoletnih udeležencev točno polovica. Ugotavljam, da je več kot polovica udeležencev mladoletnih voznikov skuterjev tudi povzročiteljev prometnih nesreč.

V letu 2018 pri uporabi skuterjev ni bilo nobene smrtne žrtve. So pa štirje vozniki skuterja utrpeli hudo telesno poškodbo, od tega so takšno poškodbo utrpeli trije vozniki skuterjev, ki

so tudi povzročili prometno nesrečo, pri čemer je bil eden izmed njih mladoleten in je bil star od 16 do 18 let. Na območju Policijske uprave Celje nihče ni utrpel hude telesne poškodbe. Relativno veliko je bilo takšnih voznikov skuterjev, ki so v prometni nesreči utrpeli lažje telesne poškodbe, in sicer jih je bilo v Republiki Sloveniji šestindvajset, od tega je bilo devet mladoletnikov, in sicer dva v starosti od 7 do 14 let, dva od 14 do 16 let in pet od 16 do 18 let. Od teh, ki so utrpeli lažje telesne poškodbe, je bilo kar osemnajst takšnih voznikov, ki so povzročili prometno nesrečo, in sicer dva v starosti od 7 do 14 let, dva od 14 do 16 let in štirje od 16 do 18 let.

Na področju Policijske uprave Celje je bilo v prometnih nesrečah osem oseb lažje telesno poškodovanih, od tega so bili poškodovani štirje mladoletniki, in sicer eden v starosti od 7 do 14 let, eden od 14 do 16 let in dva od 16 do 18 let. Vsi ti mladoletniki so bili tudi povzročitelji prometnih nesreč. Policisti imajo v statistiki za leto 2018 zabeleženo tudi, da je bilo v Republiki Sloveniji trinajst udeleženih voznikov skuterjev v nesrečah, v katerih udeleženci niso utrpeli nobenih poškodb. Pet takšnih udeležencev je bilo mladoletnih, in sicer trije v starosti od 14 do 16 let in dva v starosti od 16 do 18 let. Na območju Policijske uprave Celje sta bila dva udeleženca prometnih nesreč stara od 16 do 18 let in pri tem nista utrpela poškodb, eden izmed njiju pa je bil tudi povzročitelj prometne nesreče.

3.4 Prometna vzgoja na OŠ Vojnik

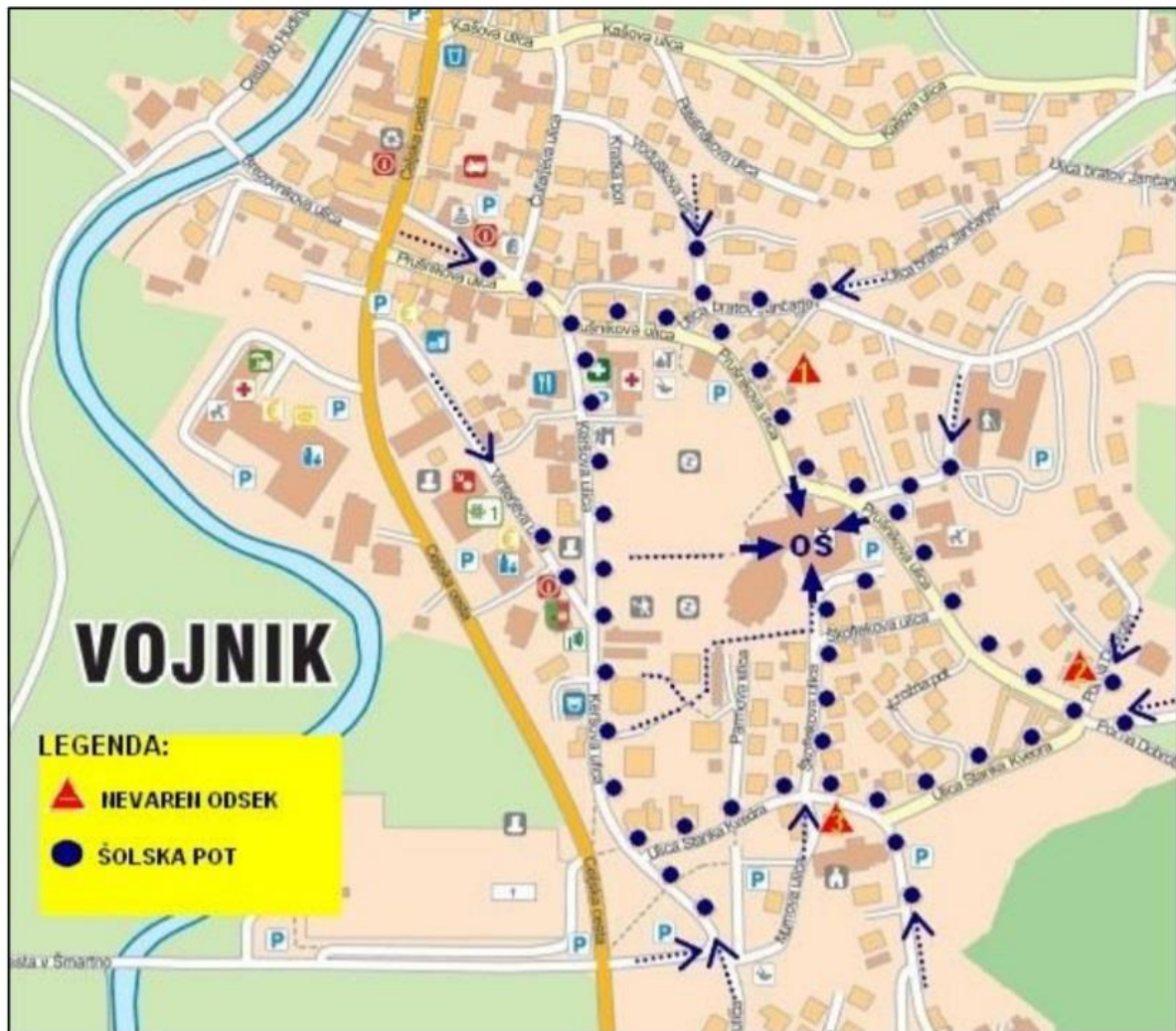
Za prometno vzgojo na naši šoli skrbi skupina učiteljev. OŠ Vojnik ima izdelan Načrt šolskih poti OŠ Vojnik z namenom, da je zagotovljena čim večja varnost vsem učencem šole ob prihodu v šolo in odhodu domov. Prav tako pa so deležni vzgoje v cestnem prometu, ki je sestavni element izobraževanja.

Za prometno varnost na šoli izvajamo v vseh razredih in v vseh oddelkih različne dejavnosti, kar je tudi določeno z Letnim delovnim načrtom šole.

Na šoli učenci sodelujejo v različnih preventivnih akcijah, natečajih, projektih, kot so:

- Policist Leon svetuje
- Projekt Varno na kolesu
- Prva dva šolska tedna- okrepljen prometni nadzor
- Bodi previden
- Teden prometne varnosti

- Bistro glavo varuje čelada
- Mednarodni teden mobilnosti
- Teoretični in praktični izpit za kolesarje
- Varno kolo
- Policist v šoli, ki sodeluje pri izvedbi več tehniških dni



Slika 3: Načrt okolice matične šole z vrisanimi varnimi šolskimi potmi in nevarnimi točkami

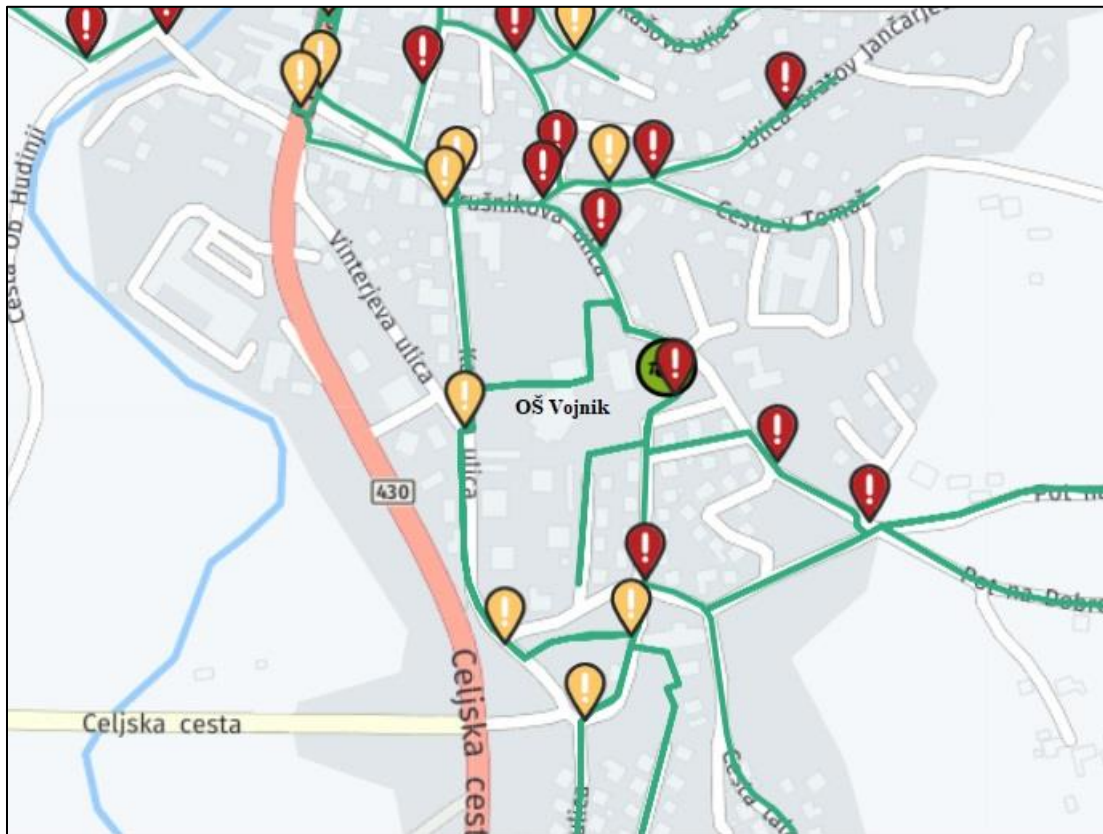
(Vir: <http://194.249.2.6/prometa-varnost/Nacrt-solskih-poti-2017-18.pdf>)

V Načrtu šolskih poti je tudi jasno opredeljeno, kdo lahko vozi moped, prav tako so tudi podana navodila za vožnjo z mopedom in kaj je vse potrebno za vožnjo z njim.

V občini Vojnik še nimamo kolesarskih poti, zato se morajo skuterji vključevati v promet kar na vozišču.

3.5 Načrt šolskih poti

Projekt Javne agencije RS za varnost v prometu RS, digitalizacija šolskih poti, omogoča ogled vseh šolskih poti naše šole in seveda opozarja na nevarnosti ob poteh. Šolske poti si lahko pogledamo na njihovi spletni strani: http://solskepoti.avp-rs.si/solske_poti#Vojnik&



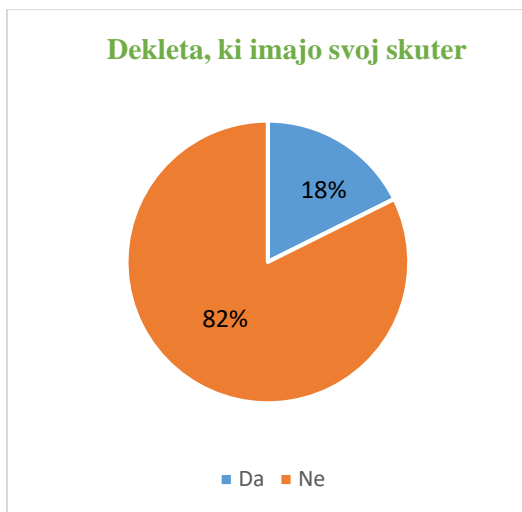
Slika 4: Šolske poti v okolici OŠ Vojnik

(Vir: http://solskepoti.avp-rs.si/solske_poti#Vojnik&)

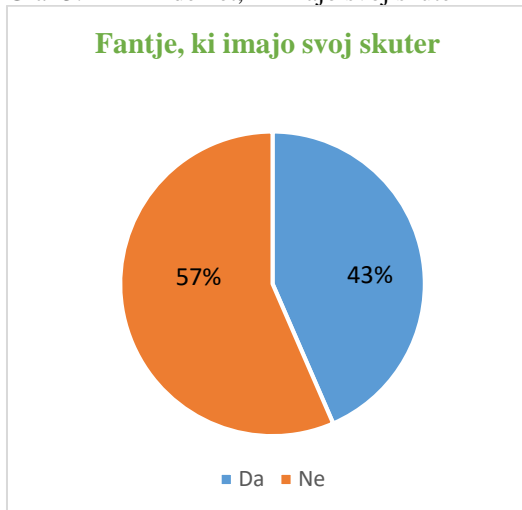
3.6 ANALIZA ANKETNEGA VPRAŠALNIKA

Pri anketnem vprašalniku je sodelovalo 17 deklet in 23 dečkov. Pri obdelavi podatkov sem naletela na veliko podatkov, ki so me presenetili. Najbolj me je presenetila ugotovitev, da so skuterji pri učencih Osnovne šole Vojnik manj priljubljeni, kot sem si predstavljala. Presenečenje mi je bilo tudi, da učenci niso najbolj podučeni o nesrečah s skuterji. Ugotovila sem, da ima svoj skuter manj mladih, kot sem pričakovala. Primerjala sem tudi odgovore dečkov in deklic ter opazila, da so deklice med vožnjo natančneje držijo predpisanih prometnih pravil.

1. vprašanje: Ali imaš svoj skuter do 25 km/h?



Graf 3: Število deklet, ki imajo svoj skuter



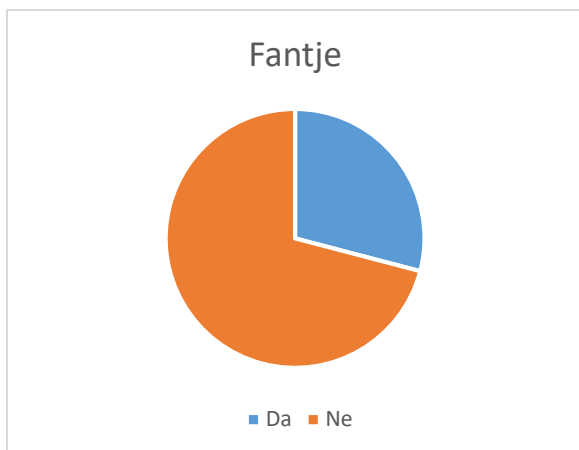
Graf 4: Število fantov, ki imajo svoj skuter

Pri analizi tega vprašanja sem morala ovreči svojo 3. hipotezo, kajti skuterji so pogostejši pri dečkih kot pri deklicah. Izkazalo se je, da ima skuterjev več fantov.

2. vprašanje: Je skuter tvoje najljubše prevozno sredstvo?



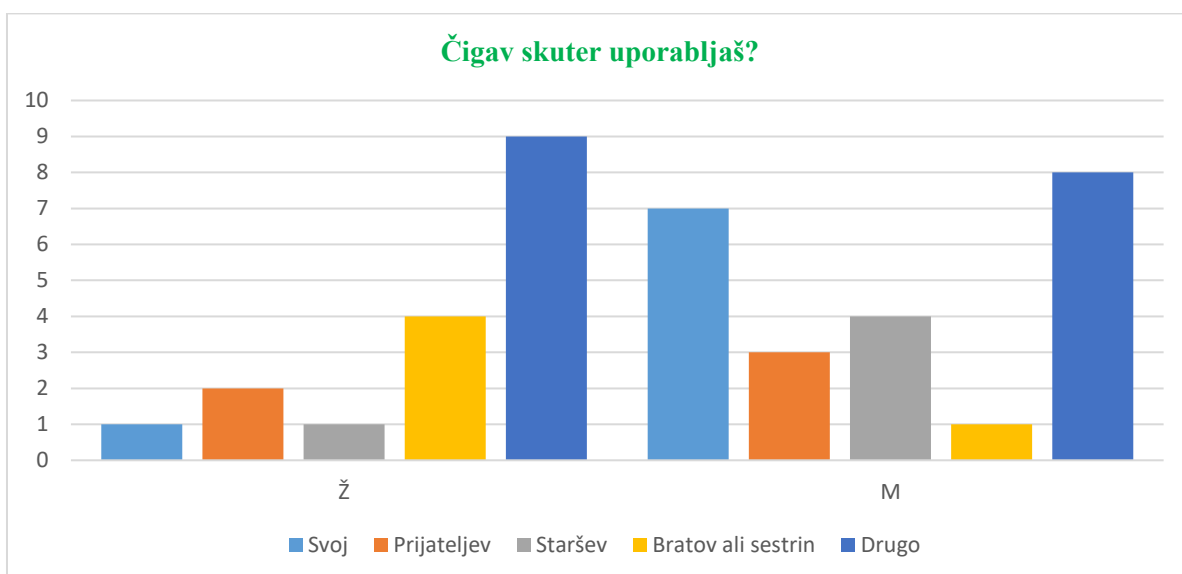
Graf 5: Skuter, najljubše prevozno sredstvo pri dekletih



Graf 6: Skuter, najljubše prevozno sredstvo pri fantih

S tem vprašanjem sem želela izvedeti, kako je dejansko skuter priljubljen med mladostniki. Izvedela sem, da so dečki nad njim bistveno bolj navdušeni kot dekleta. Dekletom pa sploh ni najljubše prevozno sredstvo.

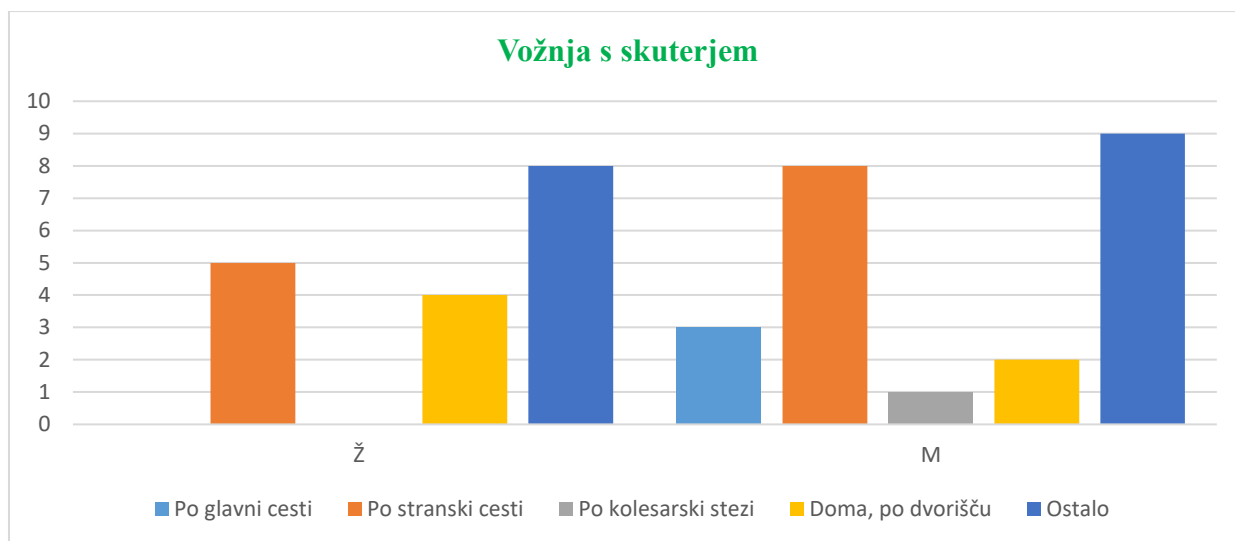
3. vprašanje: Čigav skuter uporabljaš?



Graf 7: Lastnik skuterja

Največ jih vozi skuter od znancev, sorodnikov, sosedov, kar so anketiranci zapisali pod drugo. Več kot polovica fantov vozi večinoma svoj skuter ali od staršev.

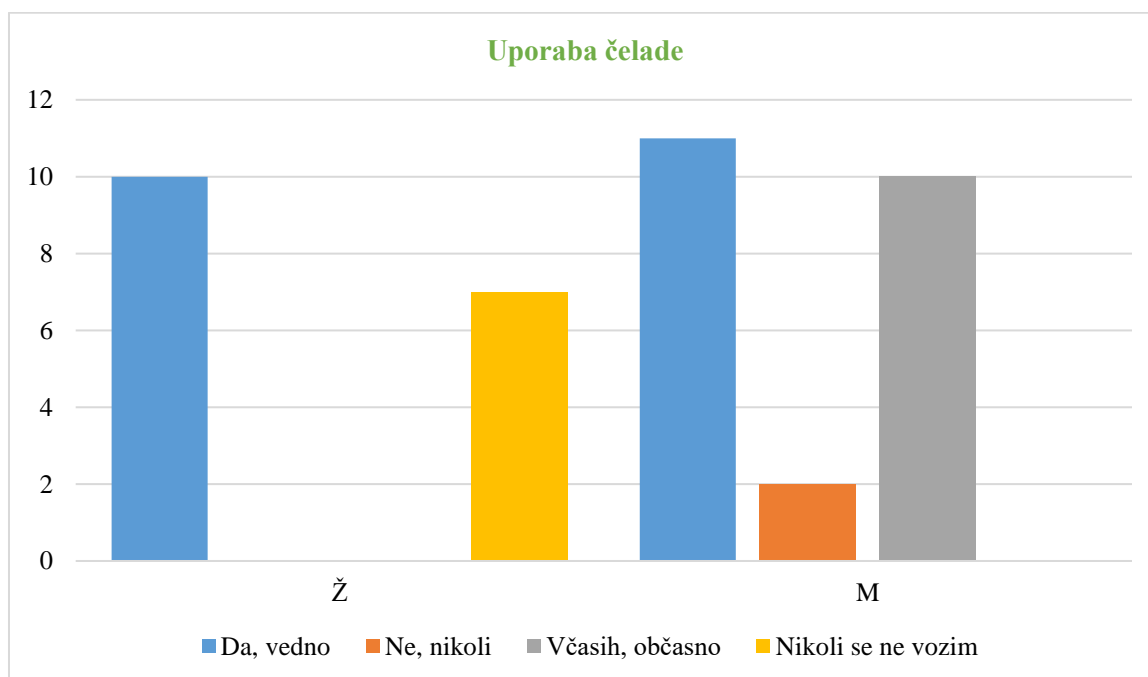
4. vprašanje: Kje se najpogosteje voziš s skuterjem?



Graf 8: Vožnja s skuterjem

Pregled in analiza odgovorov sta pokazala, da se le redki mladostniki vozijo po glavni cesti oziroma po kolesarski stezi.

5. vprašanje : Ali pri vožnji s skuterjem vedno uporabljaš čelado?

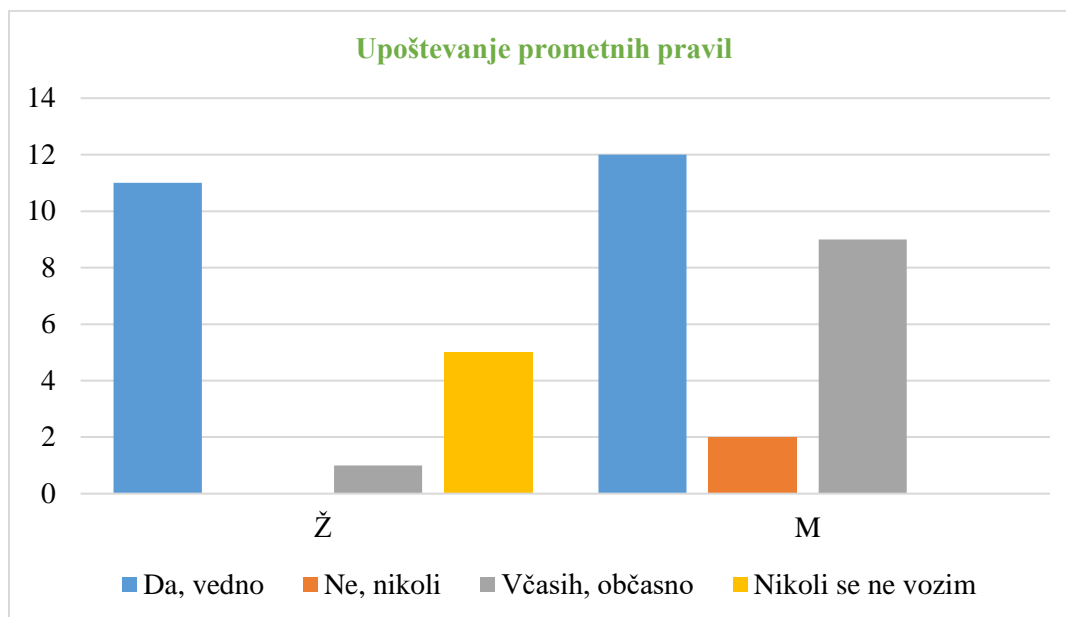


Graf 9: Uporaba čelade

S tem vprašanjem sem želela ugotoviti, če so mladostniki vedno pravilno zaščiteni. Po analizi odgovorov sem potrdila 5. zastavljeno hipotezo, saj veliko anketirancev med vožnjo ni

pravilno zaščitene in ne uporabljajo čelade, nekateri pa je ne uporabljajo nikoli. Vendar se dekleta bolj odgovorno obnašajo v prometu.

6. vprašanje: Ali pri vožnji vedno upoštevaš predpisana prometna pravila?

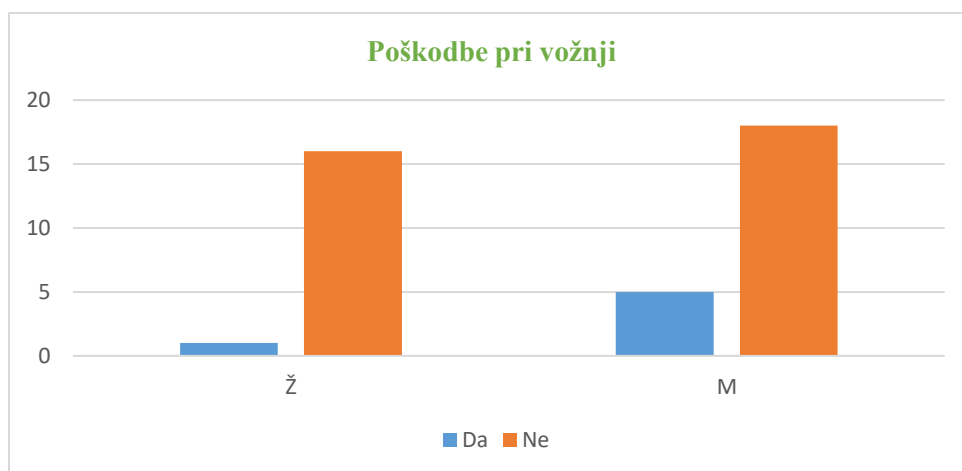


Graf 10: Upoštevanje prometnih pravil

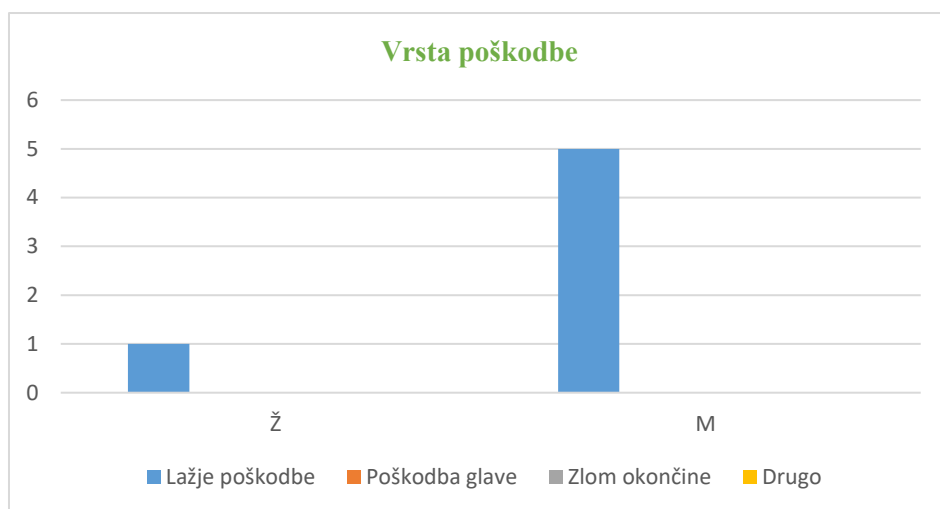
Z odgovori na to vprašanje sem lahko potrdila kar tri zastavljene hipoteze, in sicer: Veliko mladostnikov krši predpisana prometna pravila, 2. Veliko mladostnikov, ki krši prometna pravila, se zaveda svoje napake in 4. Dekleta se natančneje držijo predpisanih prometnih pravil.

7. vprašanje in 8. vprašanje sta se smiselno dopolnjevali in sta bili:

Ali si se že pri vožnji s skuterjem poškodoval? Kakšne poškodbe si utrpel?



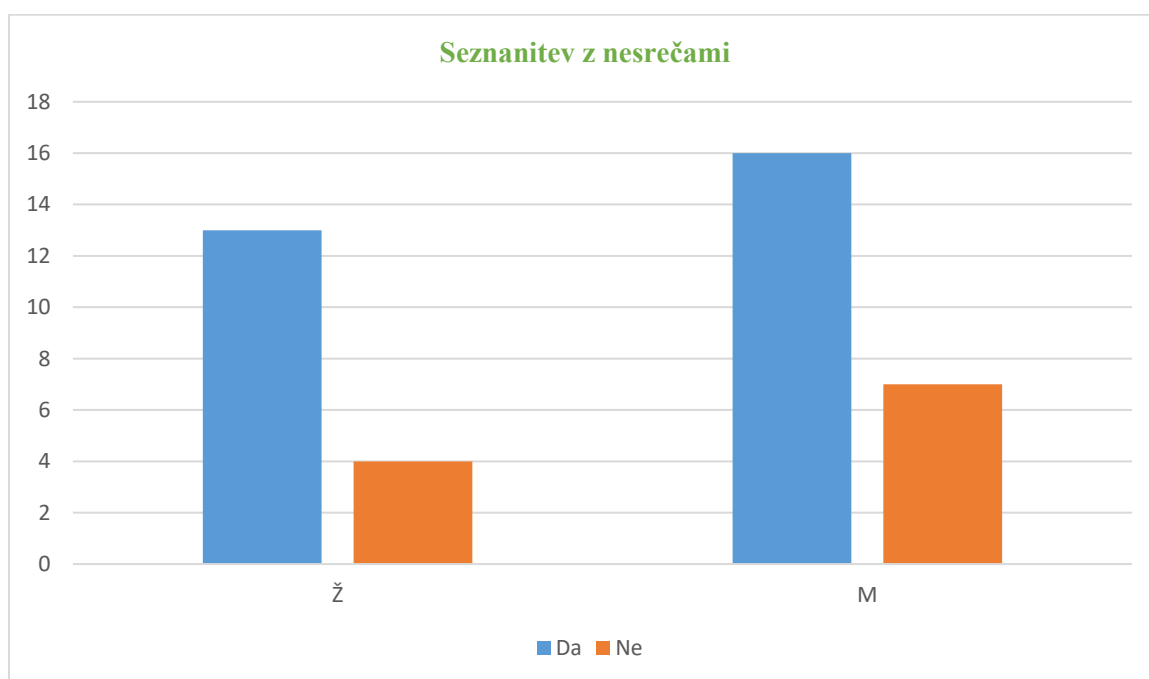
Graf 11: Poškodbe pri vožnji s skuterjem



Graf 12: Vrsta poškodbe s skuterjem

Z analizo odgovorov sem ugotovila, da so se mladostniki pri vožnji s skuterji že poškodovali in da so utrpeli le lažje poškodbe.

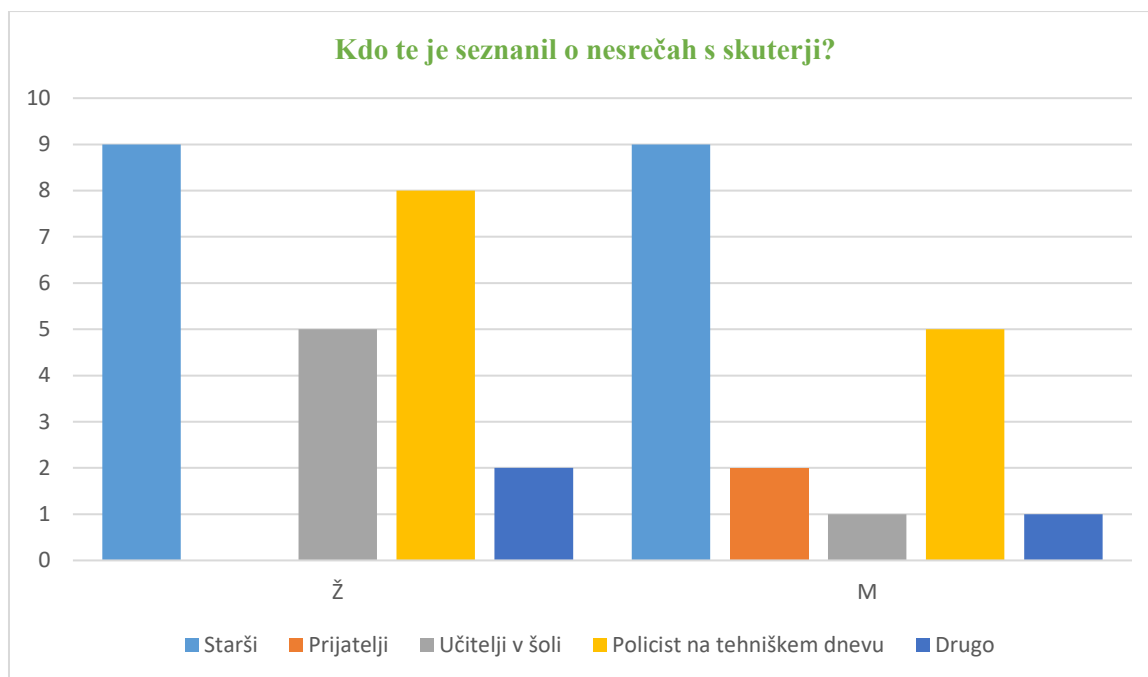
9. vprašanje: Ali te je kdorkoli seznanil o nesrečah s skuterji?



Graf 13: Seznanitev o nesrečah

Pri tem vprašanju sem lahko potrdila še zadnjo zastavljeno hipotezo. Večina mladostnikov je podučena o možnih nesrečah, pravilni zaščiti itd.

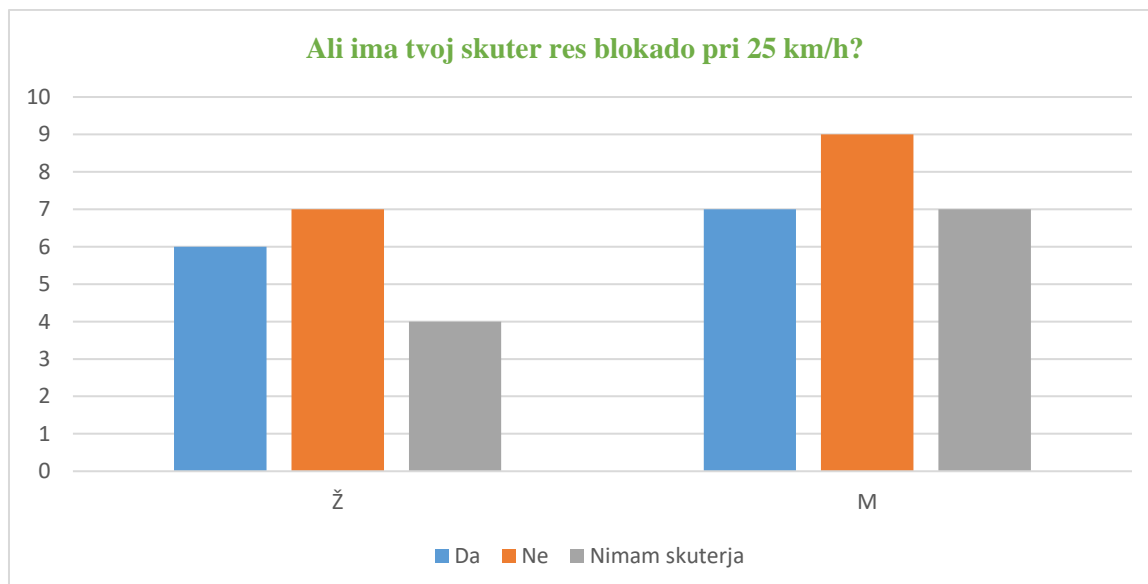
10. vprašanje: Kdo te je poučil o tem?



Graf 14: Kdo te je seznanil o nesrečah s skuterji

Nad odgovori, ki so pokazali, da so mladostniki poučeni o nevarnostih v prometu, nisem bila presenečena, saj v šoli izredno veliko naredimo na prometni varnosti in imamo mnogo predavanj na to temo.

11. vprašanje: Ima tvoj skuter blokado na motorju?



Graf 15: Blokada na skuterju

Odgovori na zadnje vprašanje so me najbolj presenetili, saj je več kot polovica anketirancev potrdilo, da skuter nima vgrajene blokade.

3.3 RAZGOVORI IN INTERVJUJI

3.3.1 Pogovor z devetošolci,vozniki skuterja

Ker vem, da imajo nekateri učenci Osnovne šole Vojnik skuterje in da jih redno uporabljajo, sem pripravila nekaj vprašanj, s katerimi sem želela ugotoviti kaj več o njihovi vožnji s skuterji in opravila razgovor s petimi fanti, devetošolci.

Iz razgovora z njimi sem ugotovila:

- Vsi razen enega se spominjajo prve vožnje s skuterjem in občutke te vožnje opisujejo kot dober, zelo dober in nor.
- S skuterji so se fantje prvič peljali na domačih dvoriščih, eden pa tudi po glavni cesti.
- Vsi vozijo registrirane skuterje.
- Štirje fantje so lastniki skuterjev, eden izmed njih pa vozi očetovega.
- S skuterji se vozijo po vseh prometnih cestah.
- Vsi pri vožnji s skuterji uporabljajo čelade.
- Večino ovira pri vožnji dež in mokra cesta.
- Dva voznika še nista imela nesreče pri vožnji s skuterjem, trije pa so že doživeli nesrečo in so ob nesreči uporabljali čelade. Eden je doživel nesrečo zaradi spolzkega cestišča in pri nesreči ni utrpel resnih poškodb. Drugi je padel zaradi vožnje po hribu in se ni poškodoval, si je pa raztrgal čevlje. Tretji pa je nesrečo utrpel zaradi tega, ker mu niso delovale zavore in se je zaletel v drevo, pri čemer si je zlomil roko.
- Nobeden izmed intervjuvancev, ki je doživel nesrečo, po nesreči ni spremenil načina vožnje.
- Štirje intervjuvanci svojim vrstnikom svetujejo, naj vozijo previdno in naj vedno uporabljajo čelado, peti intervjuvanec pa nima nobenega nasveta za svoje vrstnike.
- Vsi skuterji, s katerimi se vozijo intervjuvanci, imajo vgrajeno blokado.

Pri pregledu in analizi odgovorov na vprašanja sem bila pri nekaterih odgovorih zelo presenečena. Ugotovila sem namreč, da so se vsi mladostniki s skuterji prvič peljali že v času, ko še sploh niso izpolnjevali zakonskih pogojev za vožnjo z njimi. Eden izmed intervjuvancev se je s skuterjem prvič peljal že pri sedmih letih, svoj skuter pa ima celo že osem let. Presenetilo me je, da se je eden izmed fantov že pri prvi vožnji s skuterjem peljal po glavni

cesti, saj je bil neizkušen. Pozitivno me je presenetilo, da uporabljajo vsi registrirane skuterje z vgrajenimi blokadami in da uporabljajo čelade.

Pripisati moram, da se nekateri devetošolci niso želeli izpostavljati.



Slika 5: Devetošolca Nik in David na skuterju (foto: Ema Ban, februar 2019)

3.3.2 Intervju s policistom

Intervju sem opravila z g. Bogdanom Robnikom, vodjo policijskega okoliša Policijske postaje Celje.

Z intervjujem sem želela ugotoviti, ali je skuter priljubljeno prevozno sredstvo pri mladostnikih, ali so mladostniki dobro seznanjeni s pravili, ki veljajo v cestnem prometu, ali jih kršijo in katere so najpogostejše kršitve, kakšno je njegovo mnenje o varnosti uporabe skuterjev, o nesrečah z njimi pa tudi o njegovih nasvetih voznikom skuterjev.



Slika 6: Ema in gospod Bogdan Robnik (foto: Hedžet 2019)

Policist je povedal, da je v zadnjih letih, predvsem od leta 2017 dalje, priljubljenost skuterjev v porastu. Njihova priljubljenost in uporaba je v mestu Celje zelo pogosta. Glede priljubljenosti in uporabe skuterjev v Občini Vojnik opaža, da je njihova uporaba manjša, kar pa pripisuje temu, da nimamo kolesarskih stez, zaradi česar je uporaba nevarnejša. Njegova želja je, da bi se v prihodnosti uredile kolesarske steze, zaradi česar bi bil promet varnejši.

Glede kršitve pravil voznikov skuterjev je povedal, da opaža veliko kršiteljev. Najpogostejše kršitve, ki jih zaznava pri svojem delu, so predelave skuterjev tako, da presegajo konstrukcijsko določeno hitrost 25 km/h, zaradi česar so takšni skuterji prehitri in ne ustrezajo tehnični brezhibnosti vozila, posledično pa vozniki takšnih skuterjev izsiljujejo prednost drugim udeležencem v prometu. Pogoste kršitve so tudi vožnje po conah za pešce, uporabe nehomologiranih čelad in vožnje premladih sopotnikov. Opaža tudi, da občasno mladostniki vozijo skuterje pod vplivom opojnih substanc, vendar pa se te kršitve redkejšje. Glede sankcij, ki jih izrekajo kršiteljem prometnih predpisov, je pojasnil, da pri lažjih prekrških mladostnike le opozorijo, pri hujših prekrških, med katere sodi tudi predelava skuterjev, pa morajo mladostniki, njihovi starši, skrbniki oziroma rejniki plačati globo ali pa morajo celo pred sodnika za prekrške.

Po njegovem mnenju je skuter zelo varno vozilo, vendar le pod pogojem, da vozniki upoštevajo vsa pravila. Ocenjuje, da so mladostniki zelo dobro seznanjeni s pravili cestnega prometa, saj šole zelo pogosto organizirajo predavanja na to temo, učenci opravljajo kolesarske izpite, v medijih so pogoste objave na temo varne vožnje in nevarnosti v prometu in tudi starši so vedno bolj osveščeni.

Z nesrečami, ki so povezane z uporabo skuterjev, se je neposredno srečeval v času, ko je delo policista opravljal še v mestu, sedaj pa opravlja delo na podeželju, kjer je uporaba skuterjev manjša. Udeleženci v nesrečah so običajno utrpeli lažje poškodbe zaradi padcev in zaradi neprilagojenih hitrosti.

Mlade opozarja, da cesta ni igrišče, in jim svetuje, da spoštujejo prometne predpise, spremljajo okolico in da nikoli ne vozijo pod vplivom opojnih substanc.

Pogovor s policistom, ki je bil poučen in zanimiv, mi je potrdil, da je skuter priljubljeno prevozno sredstvo, katerega pa mladostniki pogosteje uporabljajo v mestih, kjer imajo več urejenih kolesarskih poti. Policist me je seznanil tudi o pogostih kršitvah predpisov, podal pa je tudi nasvete vsem uporabnikom skuterjev.

3.3.3 Razgovor z zdravnico

Informacije smo poiskali tudi v Splošni bolnišnici Celje, na urgentnem oddelku.

Govorila sem tudi z go. Tino Kotnik, dr. med., specialistko splošne kirurgije in specializantka urgentne medicine v Splošni bolnišnici Celje.

V razgovoru sem izvedela, da v zadnjih dveh letih ni bilo nobenega smrtnega primera, ne zelo hudih telesnih poškodb pri prometnih nesrečah mladih mopedistov. Večinoma so bile lažje poškodbe, pri katerih pa seveda niso prisotni zaposleni na urgenci. Veliko takih poškodovancev poišče pomoč pri svojem osebem zdravniku ali pa pri zdravniku v najbližjem zdravstvenem domu.

Nekaj poškodovanih mopedistov obišče tudi urgenco čez kakšen dan, ker se ne počuti dobro, opazi otekline na svojih okončinah, pride do neželenih zlomov ali neprijetnih odrgnin, ki jih je seveda potrebno pravilno oskrbeti.

4 RAZPRAVA

Pri pisanju raziskovalne naloge smo že na začetku svojega dela naleteli na problem, ko smo želeli poiskati definicijo skuterja, saj te definicije nismo našli. Ugotovili smo, da naša zakonodaja te besede ne pozna in da je pravilen izraz za skuterje moped. Ti se ločijo na tiste, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 45 km/h, in na tiste, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h, na katere sem se osredotočila pri izdelavi svoje raziskovalne naloge. Izraz skuter je sicer uporabljen le v prilogi I Pravilnika o ugotavljanju skladnosti vozil, kamor se po obliki nadgradnje uvršča pod kategorijo EB – skuter.

Pregledali smo tudi zakone, ki urejajo področje mopedov, katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h oziroma skuterjev. Ugotovili smo, da je od 19. 11. 2016 dalje obvezna uporaba zaščitne čelade za voznike skuterjev do 18. leta starosti. Glede uporabe zaščitnih čelad sem z anketiranjem vrstnikov ugotovila, da zaščitnih čelad ne uporabljajo vedno, policist pa je v intervjuju povedal, da zaznava, da mladostniki med vožnjo uporabljajo nehomologirane čelade. Menimo, da je neuporaba zaščitne ali uporaba nehomologirane čelade zelo nevarna, saj lahko v primeru kakršnegakoli padca ali udarca v predel glave pride do hudih telesnih poškodb glave in možganov. Po opravljenih anketah in intervjujih ugotavljam, da je sicer osveščenost mladostnikov glede uporabe zaščitnih čelad še dokaj dobra.

Ugotovili smo tudi, da je od 1. 5. 2017 dalje za skuterje predpisana registracija in tehnični pregled. Vsi intervjuvani učenci, ki uporabljajo skuterje, uporabljajo pri vožnji registrirane skuterje, kar pomeni, da imajo opravljene tudi tehnične preglede. Že pri terenskem delu sem opazila, da so posamezni vozniki s skuterji vozili prehitro, kar pomeni, da so imeli odpravljene blokade na skuterjih in so zato vozniki skuterjev pri vožnji vozili nad dovoljeno hitrostjo 25 km/h, kar je kot pogoste kršitve izpostavil tudi policist Bogdan Robnik. Tudi takšne kršitve predpisov so zelo nevarne, saj lahko pri večjih hitrostih še prej izgubiš nadzor nad vozilom pa tudi sicer običajno skuterje vozijo mladostniki, ki s takšno udeležbo v prometu nimajo zadosti izkušenj. Izpostavili bi tudi, da imajo tudi nekateri učenci Osnovne šole Vojnik odpravljeno blokado na skuterju in so odklonili sodelovanje pri razgovoru, kar se nam zdi zelo nevarno.

Pri terenskem delu smo zaznali vožnjo nekaterih skuterjev tudi po pločniku, kar seveda ni dovoljeno, v Občini Vojnik namreč ni urejenih kolesarskih poti. Tudi takšna vožnja je lahko

zaradi gostega prometa zelo nevarna, zato upam, da bomo v naši občini kmalu dobili urejene kolesarske steze. Kot pogoste kršitve smo zaznali tudi vožnje po levi strani cestišča, kar je izpostavil tudi policist, ki je omenil tudi, da so pogosti prekrški vožnje skuterjev po conah za pešce.

POTRDITEV/NEPOTRDITEV HIPOTEZ

1. Veliko mladostnikov krši predpisana prometna pravila.

Ta hipoteza se mi je med opravljanjem raziskovalne naloge v celoti potrdila, saj je v opravljeni anketi več mladostnikov na vprašanje o tem odgovorilo, da kršijo prometna pravila. Da mladostniki kršijo prometna pravila mi je povedal tudi policist, ki je tudi opisal posamezne kršitve. Tudi sama sem pri terenskem delu zaznala kršitve mladostnikov pri vožnjah s skuterji.

2. Večina mladostnikov, ki krši predpisana prometna pravila, se zaveda svoje kršitve.

Ocenjujem, da se mi je tudi ta hipoteza potrdila. Tako zaključujem zato, ker so nekateri anketiranci priznali, da občasno kršijo prometna pravila, kar pomeni, da se kršitev tudi zavedajo. Z opravljenimi anketami sem še ugotovila, da je osveščenost mladostnikov o prometnih pravilih zelo dobra, to pa je v intervjuju potrdil tudi policist. Tudi sama kot učenka osnovne šole opažam, da imamo v šoli veliko predavanj na temo prometne varnosti, opravljamo kolesarski izpit in se veliko pogovarjamo o tem. Zaradi tega lahko zaključim, da smo mladostniki dobro seznanjeni s prometnimi predpisi in se zato praviloma vedno tudi zavedamo, če jih kršimo.

3. Skuterji, ki dosežejo najvišjo hitrost pri 25 km/h, so pogostejši pri dekletih.

Ta hipoteza se je v celoti izkazala za napačno, saj sem z opravljenimi anketami med mladostniki naše osnovne šole ugotovila, da skuterje pogosteje uporabljajo fantje.

4. Dekleta se natančneje držijo predpisanih prometnih pravil.

Pri opravljanju raziskovalnega dela se mi je ta hipoteza v celoti potrdila, saj je samo ena izmed anketirank odgovorila, da občasno krši prometna pravila. Tudi policist je povedal, da ugotavlja, da dekleta bolj upoštevajo in spoštujejo prometna pravila, pa tudi sama sem pri terenskem delu zaznala, da so dekleta pogosteje opremljena s čelado.

5. Veliko mladostnikov ni pravilno zaščitnih pri vožnji s skuterji.

V celoti se mi je potrdila tudi ta hipoteza, saj je iz opravljene ankete med mladostniki razvidno, da dva izmed anketirancev nikoli ne uporabljata čelade, kar deset anketiranih fantov pa je odgovorilo, da čelado uporabljajo samo občasno. Policist je povedal, da pri delu ne opaža kršitev glede nošenja zaščitnih čelad, da pa opaža, da nosijo nehomologirane čelade, kar pomeni, da niso pravilno zaščiteni pri vožnji s skuterji. Pri terenskem delu pa sem opazila, da mladostniki sicer v večini primerov uporabljajo zaščitne čelade, vendar pa so po mojem mnenju neprimerno oblečeni in obuti predvsem v poletnem času, ko je vroče, saj se lahko v primeru padcev ali poškodb hitreje in bolj poškodujejo.

6. Veliko mladostnikov je podučeno o posledicah nepravilne vožnje s skuterji.

Ta hipoteza se je pri raziskovalnem delu in anketiranju v celoti potrdila. Večina anketirancev je namreč odgovorila, da so seznanjeni o nesrečah s skuterji, kar pomeni, da so podučeni o posledicah nepravilne vožnje s skuterji. Tudi policist je v intervjuju povedal, da ob kršitvah mladoletnih voznikov skuterjev ukrepajo glede na okoliščine kršitev in obnašanje mladostnikov, ki jih v primeru, če ne gre za hude kršitve in če vidijo, da je mladostnik prestrašen, le opomnijo.

7. Odpravljene blokade na skuterjih so pogoste.

To hipotezo sem v celoti potrdila, saj je več kot polovica anketirancev priznala, da skuterji, ki jih uporabljajo, nimajo blokad. Takšne pogoste kršitve zaznava tudi policist. Tudi sama sem pri terenskem delu zaznala, da skuterji prehitro vozijo.

5. ZAKLJUČEK

Ugotavljamo, da mora mladostnik, preden sede na moped ali skuter, že prej zelo dobro obvladovati kolo, zato se mora otrok čim prej naučiti voziti s kolesom, in sicer takoj, ko lahko stisne zavorno ročico na kolesu in se seveda mora vključevati v promet. Izkušnje so največ pri prometni varnosti.

Pri skuterju sta tudi zavorni ročici na krmilu kot na kolesu.

Prav tako se s skuterjem vozimo po kolesarski stezi oziroma po desnem robu vozišča v smeri vožnje, če jih ni.

Za vožnjo s skuterjem zadostuje izpit za kolo, ki ga mladostnik opravi v osnovni šoli pri desetih letih. Prav tako mora biti skuter registriran, zavarovan in imeti prometno dovoljenje.

Voznik pa mora imeti na glavi čelado.

Vožnja s skuterjem je prepovedana v peš conah. Po pločniku se ni dovoljeno peljati s skuterjem.

Škoda, da je kultura naših voznikov ostalih motornih vozil zelo nizka in so za njih vozniki skuterjev prepočasni in velikokrat tudi v napoto.

Prav tako se odpira vprašanje, koliko je mopedov brez blokade oziroma predelanih.

Mogoče se bo v prihodnosti tudi več mladostnikov navdušilo za vožnjo z električnim skuterjem. Odpira se še veliko vprašanj in raziskovanj.

Voznik skuterja naj se zaveda, da ni sam na kolesarski stezi oziroma na cestnem vozišču, zato naj spremlja promet in pazi ne le nase ampak tudi na druge udeležence v prometu.

Za konec pa vsem:

Varno in brez poškodb vsem udeležencem v prometu ter čim manj prometnih nesreč pa tudi užitkov pri varni vožnji.

6 Viri in literatura

1. Uradni list Republike Slovenije, d. o. o. [SI]:3592. Zakon o motornih vozilih (ZMV-1), stran 11317, Uradni list RS, št. 75/2017 z dne 22. 12. 2017: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2017-01-3592/zakon-o-motornih-vozilih-zmv-1>, (dostop 10. 1. 2019).
2. PIS Pravno-informacijski sistem: Zakon o voznikih (ZVoz-1), Uradni list RS, št. 85/2016 z dne 28. 12. 2016, št. 67/2017 z dne 29. 11. 2017 in št. 21/2018 z dne 30. 3. 2018): <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO7164#>, (dostop 5. 1. 2019).
3. Uradni list Republike Slovenije, d. o. o. [SI]:Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) (Uradni list RS, št. 82/13- uradno prečiščeno besedilo, 69/17-popr., 68/16, 54/17 in 3/18-odl.US): <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlurid=201868>, (dostop 5. 1. 2019).
4. PIS Pravno-informacijski sistem: Pravilnik o ugotavljanju skladnosti vozil, Uradni list RS, št. 105/2009 z dne 21. 12. 2009 in št. 9/2010 z dne 9. 2. 2010: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV9866#>, (dostop, 6. 1. 2019).
5. Ministrstvo za infrastrukturo: Število registriranih mopedov, pri katerih konstrukcijsko določena hitrost ne presega 25 km/h: <https://datawrapper.dwcdn.net/WtO3C/1/> (dostop 7. 1. 2019).
6. Ministrstvo za infrastrukturo: Vozila, MVRV02- Število registriranih vozil v RS (po upravnih enotah in sektorju lastništva uporabnika vozila in kategoriji vozila: http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/kopenski_promet/evidence_motornih_vozil_in_vozniskih_dovoljenj/statisticni_podatki_s_podrocja_prometa/leto_2019/ (dostop 20. 2. 2019).
7. Zavod varna pot: <https://varna-pot.si/2019/01/07/statistika-prometne-varnosti-2007-2018/>, (dostop 19. 2. 2019).
8. Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa[SI]: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2019/01/Analiza-in-pregled-stanja-varnosti-cestnega-prometa-v-letu-2018.pdf>, (dostop 19. 2. 2019).
9. OŠ Vojnik: Stropnik, Štokovnik, Čerenak, Ojstršek: Načrt šolskih poti OŠ Vojnik 2018: <http://194.249.2.6/prometa-varnost/Nacrt-solskih-poti-2017-18.pdf> (dostop 15. 12. 2018).
10. Javna agencija RS za varnost prometa: Načrti šolskih poti: http://solskepoti.avp-rs.si/solske_poti#Vojnik& (dostop 10. 2. 2019).
11. Javna agencija RS za varnost prometa[SI]: mopedi_letak_web. Pdf: https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2016/12/mopedi_letak_web.pdf (dostop 16. 12. 2019).