



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Promet
Modul: Cestni promet

VPLIV USPOSABLJANJA MOTORISTOV V AVTOŠOLI NA NJIHOVO VARNOST V PROMETU

Mentor: mag. Brane Lotrič
Somentor: Matjaž Mozetič, tehnolog prometa
Lektorica: Ana Peklenik, prof.

Kandidat: Darko Arh

Kranj, junij 2009

Zahvala

Zahvaljujem se mentorju mag. Branetu Lotriču ter somentorju Matjažu Mozetiču za vso podporo, pomoč in usmerjanje pri pisanju mojega diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi lektorici Ani Peklenik, ki je lektorirala mojo diplomsko nalogo.

IZJAVA

»Študent Darko Arh izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom mag. Braneta Lotriča ter somentorja Matjaža Mozetiča.«

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

Dne: 19. 6. 2009

Podpis:

POVZETEK

V prometu so izkušnje tisti mejnik, ki loči med življenjem in smrtjo. Zaradi lažje cenovne dostopnosti motornih koles je v zadnjih dveh letih število motoristov na naših cestah skokovito naraslo. V tem obdobju je bilo registriranih skoraj 90 % več motornih koles kot prej, prav tako pa je približno 25 % voznikov motoristov popolnih začetnikov. Prometna varnost motoristov na naših cestah je tako slaba, da lahko le skupni nastop različnih inštitucij doprinese k njenemu izboljšanju. Zelo velik zalogaj pri tem pa imajo seveda tudi avtošole, saj so na začetku te dolge verige usposabljanja motoristov. V nalogi je predstavljeno trenutno stanje glede varnosti motoristov, podani pa bodo tudi ukrepi za izboljšanje le-te.

Ključne besede:

- Prometna varnost
- Usposabljanje
- Program
- Motorist

ABSTRACT

In traffic, experience is the crucial element that decides between life and death. Since motorcycles are easily available on the market, the number of motorcyclists on our roads has increased rapidly in the last two years. In that period the number of registered motorcycles has increased for almost 90 % and the number of young motorcyclists for about 25 %. Motorcyclists on our roads are not safe and only cooperation of various institutions can help improve safety. Driving schools play a very important role, as they are the starting point in this long process of training. I will try to present the situation of the motorcyclist safety as it is today and the measures for its improvement.

Key words:

- Traffic safety
- Training
- Program
- Motorcyclist

Kazalo vsebine

1	Uvod.....	1
1.1	Predstavitev problema	1
1.2	Predstavitev okolja.....	1
1.3	Metode dela.....	1
1.4	Namen in cilji naloge.....	2
2	Prometna varnost motoristov	3
3	Zakonski ukrepi za pridobivanje A-kategorije.....	4
3.1	Vožnja motornega kolesa.....	5
3.2	Ukrepi policije v letu 2009	8
4	Usposabljanje motoristov v avtošoli.....	9
4.1	Predstavitev učnega programa avtošole	9
4.1.1	Teoretični del	10
4.1.2	Praktični del.....	11
4.2	Slabosti in prednosti učnega programa.....	14
4.3	Predstavitev poligona ter vaj, ki jih izvajamo pri pripravi na izpit	16
4.3.1	Izvedba elementa št. 1 (hoja ob vozilu).....	16
4.3.2	Izvedba elementa št. 2 (spelji – ustavi)	17
4.3.3	Izvedba elementa št. 3 (osmica).....	17
4.3.4	Izvedba elementa št. 4 (daljši aritmični slalom)	18
4.3.5	Izvedba elementa št. 5 (izognitev oviri s predhodnim zaviranjem) 19	
4.3.6	Izvedba elementa št. 6 (zaviranje v sili)	19
4.3.7	Izvedba elementa št. 7 (polževa vožnja naravnost).....	20
4.3.8	Izvedba elementa št. 8 (slalom pri počasni – polževi vožnji).....	20
4.3.9	Izvedba elementa št. 9 (izognitev oviri brez uporabe zavor)	21
4.4	Ugotovljene pomanjkljivosti usposabljanja v avtošoli.....	22
5	Dodatno usposabljanje motoristov.....	22
5.1	Predstavitev varne vožnje za motoriste na poligonu, ki ga organizira Avtošola B&B.....	22
5.1.1	Teoretični del	22
5.1.2	Praktični del:	26
5.2	Znanja in izkušnje, ki jih pridobimo na treningu varne vožnje	27
5.3	Moto simulator za dodatno usposabljanje motoristov	28

6	Aktivnosti držav Evropske unije za zagotavljanje varnosti motoristov	31
6.1	Strateški načrt varnosti v cestnem prometu za motorna kolesa in kolesa z motorjem v Španiji	31
6.1.1	Cilji in motivacija za strateški načrt	31
6.1.2	Pristop delovne skupine	32
6.1.3	Prednostni ukrepi	32
6.1.4	Predstavitev 11 glavnih ukrepov in kratek opis	32
7	Predlogi za izboljšanje varnosti motoristov v Republiki Sloveniji s strani avtošole.....	35
7.1	Predlogi za spremembe v Zakonu o varnosti v cestnem prometu ter programu usposabljanja v avtošoli	35
7.2	Predlogi za učitelje vožnje, ki usposabljujejo kandidate za vožnjo enoslednih vozil	36
8	Zaključek	37
	Literatura	38
	Kazalo slik	39
	Kazalo grafov	39
	Kazalo tabel	39

1 Uvod

1.1 Predstavitev problema

V postopku pridobitve vozniškega dovoljenja kategorije A je vrsta pomanjkljivosti. Že z majhnimi spremembami Zakona o varnosti cestnega prometa ter programa usposabljanja kandidatov v avtošoli bi lahko dosegli dosti boljše kakovost poučevanja kandidatov, posledično pa bi bil tudi velik korak k večji varnosti motoristov v cestnem prometu. V diplomski nalogi se želimo čim bolj približati k rešitvi tega problema.

1.2 Predstavitev okolja

Toplo pomladansko vreme na ceste privabi trume motociklistov. To pa ne pomeni le veselja tisočerih ljubiteljev enoslednih vozil, ampak večinoma prinese tudi njihove prve težje nesreče. Pomladansko obdobje je namreč precej nenaklonjeno motoristom iz vrste objektivnih (cestišče, neizpravna vozila, drugi udeleženci v prometu) in subjektivnih razlogov (nepripravljenost, neizkušenost, objestnost). A s poznavanjem pasti na cesti, napak drugih voznikov in svojih napak se temu lahko v veliki meri izognemo. In preživimo. Že sama cesta skriva spomladi bistveno več pasti kot poleti, saj je asfalt hladnejši in zjutraj v zatišnih legah lahko tudi vlažen ali celo poledenel. Po drugi strani je na cestišču še veliko peska od zimskega posipavanja, ki predstavlja za motoriste smrtonosno past. Tudi kakšne velike luknje, ki so nastale preko zime, so za enosledno vozilo zelo neugodne. Za dodatna presenečenja in ovire pa poskrbijo še popraviljavci cest, ki spomladi začnejo opravljati svoje delo. Še dodatni problem v začetku motociklistične sezone predstavljajo novinci, tako tisti, ki si kupijo svoj prvi motocikel, kot tisti, ki ga v začetku sezone zamenjajo za bistveno močnejšega. Slabo obvladanje motorja in sebe namreč kmalu pripelje do tragičnega izida, saj le z izkušnjami lahko pravilno ocenimo zmogljivosti stroja in razmeram primerno hitrost, zmožnosti za prehitevanje in ustavljanje ter predvsem obnašanje motocikla v kritični situaciji – ko gre kaj narobe. Še posebno, če ves denar namenimo za motocikel in ne za popolno zaščitno opremo, ki jo tudi ves čas uporabljamo. Rešitev je v postopnem privajanju ali še bolje – v šoli varne vožnje.

1.3 Metode dela

V diplomski nalogi bomo povzemali obstoječo literaturo in zakonodajo. V praktičnem delu bomo uporabili metodo analize, in sicer pri preučevanju usposabljanja motoristov v avtošoli.

1.4 Namen in cilji naloge

Namen diplomske naloge je predstaviti pot od popolnega začetnika, ki se prvič sreča z motornim kolesom, pa do izkušenega motorista, ki zna reagirati v kritičnih situacijah v prometu. Cilj naloge je dokazati, kako bi lahko s popravki v programu za usposabljanje motoristov v avtošoli ter z dodatnimi treningi vožnje in izobraževanjem rešili marsikatero življenje, ki žal ugasne na naših cestah.

2 Prometna varnost motoristov

Stanje prometne varnosti se je glede na posledice prometnih nesreč v primerjavi z letom 2007 v letu 2008 izboljšalo. V letu 2008 se je zgodilo 44.135 (60.277)¹ prometnih nesreč. Hudo telesno poškodovanih je bilo 1.068 (1.305) in lahko telesno poškodovanih 11.341 (15.185) udeležencev. Iz statističnih podatkov za leto 2008 v primerjavi z letom 2007 lahko razberemo, da se je v Sloveniji zgodilo 1349 (1741) prometnih nesreč z udeležbo voznikov enoslednih motornih vozil. V teh nesrečah je umrlo 46 (53) voznikov enoslednih motornih vozil, 255 (261) se jih je hudo telesno poškodovalo, 779 (996) jih je bilo lahko telesno poškodovanih, 208 (466) voznikov v prometnih nesrečah ni bilo telesno poškodovanih. Delež mrtvih voznikov enoslednih motornih vozil v primerjavi z umrlimi udeleženci v prometnih nesrečah v letu 2008 znaša 21,5 %. Od tega znaša delež umrlih voznikov motornih koles 17,7 %; vzroki prometnih nesreč z udeležbo voznika motornega kolesa so naslednji: 18 % – zdrs z vozišča zaradi prevelike hitrosti voznika motornega kolesa, 16 % – bočno trčenje v osebno vozilo zaradi izsiljevanja voznika osebnega avtomobila, 16 % – trčenje v varnostno ograjo zaradi prevelike hitrosti voznika motornega kolesa, 13 % – čelno trčenje v osebno vozilo zaradi nepravilne strani oz. smeri vožnje voznika osebnega avtomobila, 13 % – čelno trčenje v osebno vozilo zaradi prevelike hitrosti voznika motornega kolesa, 71 % vseh prometnih nesreč se je zgodilo zaradi prevelike hitrosti voznika motornega kolesa.

Največ teh prometnih nesreč se zgodi na regionalnih cestah II. reda (34 %), sledijo regionalne ceste I. reda (19 %), regionalne ceste III. reda, lokalne ceste (13 %) ter glavne ceste I. in II. reda (11 %); v naselju se je zgodilo 48 % prometnih nesreč z udeležbo voznikov motornih koles, medtem ko znaša odstotek prometnih nesreč voznikov koles z motorjem v naselju kar 81,5 %.

Največ prometnih nesreč voznikov enoslednih motornih vozil glede na mesec se je zgodilo v avgustu, sledijo maj, junij, julij in september; umrli vozniki motornih koles so v 87 % prometnih nesreč uporabljali zaščitno čelado, medtem ko so vozniki koles z motorjem uporabljali zaščitno čelado v 80 % prometnih nesreč s smrtnim izidom; zaradi prometnih prekrškov je bilo 29 % umrlih voznikov motornih koles kaznovanih za 6 do 10 prekrškov s področja prometa, 13 % umrlih voznikov je bilo kaznovanih za 4 prekrške, 8 % za 11 do 15 prekrškov.

¹ Podatki so zbrani 14. 1. 2008, v oklepaju so navedeni podatki za leto 2007.

3 Zakonski ukrepi za pridobivanje A-kategorije

Pri pridobivanju voznškega dovoljenja za A-kategorijo bo po novem bolj poudarjeno t. i. načelo postopnega dostopa. Tako ne bo več mogoče avtomatično po dveh letih lastništva izpita za A2 in dopolnjenem 21. letu starosti pridobiti voznškega dovoljenja za kategorijo A brez omejitve. Zahtevana starost se bo sicer znižala na 20 let, bo pa potrebno predhodno opraviti praktični preizkus znanja za vožnjo vozil kategorije A (brez omejitve). Podoben postopek bo tudi ob prehodu s kategorije A1 na A2. Da bi nova pravila delovala kar najbolj učinkovito, pa so starost za neposredno pridobitev voznškega dovoljenja za A (brez omejitve) zvišali na 24 let. Zvišali so tudi starost za kategorijo AM, in sicer s 14 na 15 let, kar pa je še vedno v neskladju z direktivo, ki zahteva minimalno starost 16 let. Z vsemi temi ukrepi naj bi zagotovili postopno uvajanje mladih voznikov motornih koles v (vse prevečkrat kruti) svet cestnega prometa.

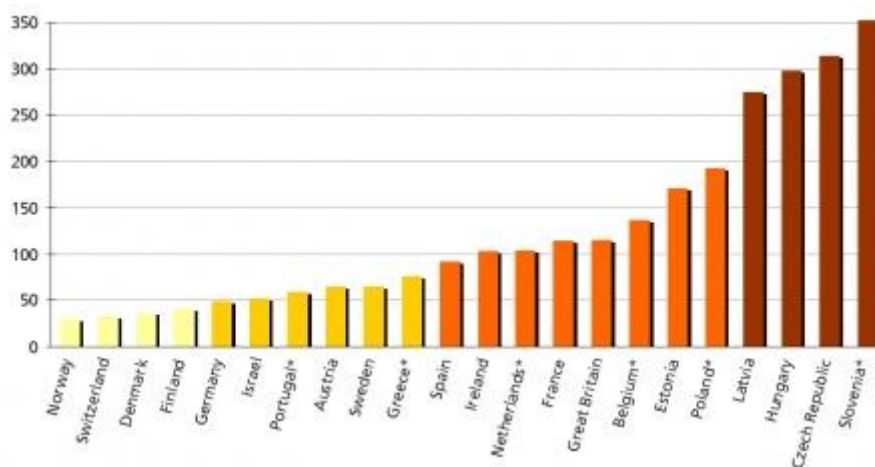
NOVA KATEGORIJA	STARA KATEGORIJA	OPIS	STAROST
AM	H, A do 50 km/h	Kolesa z motorjem, lahka štirikolesa, G	15 let
A1	A do 125 ccm in 11 kW	Motorna kolesa do vključno 125 ccm in 11 kW ter 0,1 kW/kg, trikolesa do vključno 15 kW, AM, G	16 let
A2	A z omejitvijo, A do 25 kW in 0,16 kW/kg, A do 350 ccm	Motorna kolesa do vključno 35 kW in 0,2 Kw/kg, AM, A1, G	18 let
A	A brez omejitve	Motorna kolesa in trikolesa, AM, A1, A2, G	20 let + 2 leti A2; 24 let; štirikolesa nad 15 kW – 21 let
B	B	Motorna vozila, razen A1, A2, A, F, do 3500 kg in osem sedežev poleg voznika, AM, B1, G, trikolesa	18 let
B1	-	Štirikolesa, AM, G	16 let

Tabela 1: Postopno pridobivanje kategorije (vir: novi ZVCP 1E)

3.1 Vožnja motornega kolesa

Število smrtnih nesreč med motoristi v Evropi se ne znižuje tako hitro, kot bi želela Evropska unija. Neodvisna raziskava je pokazala velike razlike med evropskimi državami, Slovenija se je znašla na repu reševanja pereče problematike. V poročilu ETSC (European Transport Safety Council) je podrobno analizirana bilanca smrtnosti uporabnikov dvokolesnikov v Evropi. V letu 2007 je na cestah EU umrlo 6200 voznikov motornih koles in koles z motorjem. Vozniki dvokolesnikov predstavljajo 16 odstotkov vseh smrtnih žrtev na samo 2 odstotka prevoženih kilometrov, v povprečju pa imajo na kilometer prevožene razdalje 18-krat več možnosti doživeti prometno nesrečo s smrtnim izidom kot avtomobilisti. Poročilo poudarja velike razlike med članicami EU, kjer je v povprečju med motoristi 86 smrtnih žrtev na milijardo prevoženih kilometrov.

Svet ETSC je države petindvajseterice razvrstil v štiri skupine glede na varnost njihovih cest. Tako so se med najbolj varne države za vožnjo dvokolesnikov uvrstile: Norveška, Švica, Danska in Finska, saj imajo v povprečju med 30 in 45 žrtev na milijardo prevoženih kilometrov. V drugi skupini so: Nemčija, Portugalska, Avstrija, Švedska in Grčija, ki so tik pod povprečjem EU s 86 žrtvami na milijardo kilometrov. Španija, Irska, Nizozemska, Francija, Velika Britanija, Belgija, Estonija in Poljska imajo povprečje nad 86 in pod 200, medtem ko so na repu Latvija, Madžarska, Češka in Slovenija, kjer umre več kot 200 voznikov motoriziranih dvokolesnikov na milijardo prevoženih kilometrov.



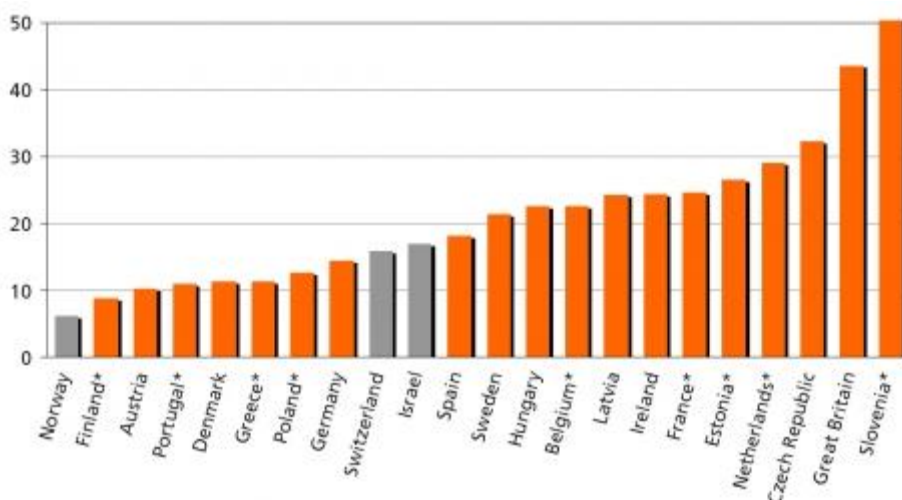
Graf 1: Število smrtnih žrtev (vir: ETSC)

Graf prikazuje število smrtnih žrtev med vozniki motoriziranih dvokolesnikov na milijardo prevoženih kilometrov v letu 2007² (Vir: ETSC).

² Belgija, Poljska in Slovenija (2005), Grčija (2004), Portugalska (2001) in Nizozemska (2000)

Poročilo izpostavlja Slovenijo, ki po vseh merilih predstavlja najbolj nevarno deželo za voznike motornih koles in koles z motorjem. Žalostna statistika nas postavlja povsem na konec primerjalne lestvice tveganj.

Voziti se z motociklom po naših cestah je tako 50-krat bolj nevarno kot z avtomobilom. Samo za primer: na Norveškem, v eni od dežel, po katerih se najraje zgledujejo pristojni slovenski organi, je vožnja motocikla samo 6-krat nevarnejša od vožnje avtomobila. Zgovorne številke, ki so objavljene ravno ob pravem času, ko si je Slovenija med glavnimi smernicami na področju prometa zadala uresničitev evropske politike prometne varnosti. Na vrhu seznama nalog je izboljšanje stanja evropske cestne infrastrukture, s katero bi lahko prihranili do 600 življenj na leto.



Graf 2: Razmerje žrtev (vir: ETSC)

Graf 2 prikazuje razmerje žrtev na milijardo prevoženih kilometrov med vozniki motoriziranih dvokolesnikov v sorazmerju do voznikov avtomobilov v letu 2007³ (Vir: ETSC).

Čeprav je po poročilu ETSC skupno število žrtev prometnih nesreč v Evropski uniji v zadnjem desetletju upadlo, pa se je število smrtnih nesreč povečalo v 13 od 27 držav. Med leti 2001 in 2007 se je število žrtev po vsej Evropi zmanjševalo za 1,5 odstotka na letni ravni, kar je daleč od evropskega cilja – do leta 2010 prepoloviti število smrtnih žrtev. Za to bi bilo potrebno 7,4-odstotno letno znižanje. Portugalska in Slovenija sta omenjeni kot edini državi, kjer zmanjšanje števila žrtev med vozniki dvokolesnikov vpliva tudi na zmanjšanje celotnega števila žrtev prometnih nesreč. S takšno učinkovitostjo zmanjšanja števila smrtnih žrtev bo Evropska unija svoj cilj dosegla šele leta 2045.

ETSC je navedla tudi nekaj ukrepov za vodstva Evropske unije in njenih članic, ki bi lahko privedli do boljših rezultatov:

- strogo uveljavljanje obveznega nošnje čelade,
- nameščanje radarjev, ki bi zaznavali tudi motoriste,

³ Poljska, Belgija, Finska, Francija, Estonija in Slovenija (2005), Grčija (2004), Portugalska (2001) in Nizozemska (2000)

- izboljšanje učenja in vzgoje voznikov motociklov in štirikolesnikov s poudarkom na tveganjih, ki jih predstavlja vožnja motocikla,
- upoštevati specifične potrebe uporabnikov motoriziranih dvokolesnikov pri gradnji in vzdrževanju cest,
- nadaljevati z raziskavami učinkovitosti ABS-a na motoriziranih dvokolesnikih,
- raziskati učinkovitost zračnih blazin pri voznikih dvokolesnikov,
- motoristom omogočiti uporabo sistema eCall (v vozila vgrajenega sistema za klice v sili), ki bo postal standarden v avtomobilih nekaterih evropskih držav.

Poročilo ETSC se zaključuje z naslednjo ugotovitvijo: dejstvo je, da vožnja motocikla predstavlja večje tveganje kot vožnja avtomobila, pa vendar lahko ustrezni varnostni ukrepi občutno izboljšajo varnost.

3.2 Ukrepi policije v letu 2009

Zap. Št.	VRSTA UKREPA	IZVAJALEC	ČAS IZVEDBE	KRAJ IZVEDBE	OPOMBA
1.	Policijske enote bodo zagotovile sistematični nadzor nad večkratnimi kršitelji cestnoprometnih predpisov.	Policija	2009	Na območjih vseh policijskih uprav.	Policisti bodo zoper kršitelje dosledno ukrepali, preverjali bodo tudi pogoje za zaseg vozila.
2.	Stalna prisotnost policistov na kritičnih odsekih in v kritičnih obdobjih, kjer so bile prometne nesreče z udeležbo voznikov enoslednih motornih vozil najpogostejše. Nadzori bodo usmerjeni v hitrost in agresivno vožnjo.	Policija	maj, junij, julij, avgust 2009	Na območjih policijskih uprav Koper, Celje, Postojna, Novo mesto, Ljubljana.	Nadzori bodo potekali na relacijah, ⁴ kjer so nesreče najpogostejše. Usmerjeni bodo v hitrost in agresivno vožnjo, izvedeni bodo ob vikendih. (sobota, nedelja).
3.	Nadzor s helikopterjem z videonadzornim sistemom.	Policija	maj, junij, julij, avgust, september 2009	Na območjih vseh policijskih uprav.	Uporaba videonadzornega sistema za dokumentiranje kršitev, nadzori bodo opravljeni na odsekih, ki izstopajo po problematiki.
4.	Poostreni nadzori v naseljih nad vozniki koles z motorjem po metodologiji »Moped«.	Policija	april, 2009	Na območjih vseh policijskih uprav.	Policijske uprave v vsakem mesecu organizirajo poostren nadzor znotraj naseljenih območij, kjer je kršitev največ.
5.	V spomladanskem času bodo organizirane delavnice »Policijska izkušnja kot nasvet«.	Policija	april, 2009	Na območjih vseh policijskih uprav.	

Tabela 2: Ukrepi policije (vir: spletna stran policije)

⁴ Koper–Dragonja (G1-11), Latkova vas–Trbovlje (R2-427), Planina–Ravbarkomanda (R2-409), Novo mesto–Metlika (G2-105), Stari log–Dvor (R1-214)

4 Usposabljanje motoristov v avtošoli

Večini kandidatov za voznike je žal edini cilj, kako najceneje priti do izpita, ne pa do znanja (»delam izpit« namesto »učim se vožnje«). Učenje v avtošolah se je večinoma zredčilo le na spretnosti in znanja (in na način njihove uporabe), kot jih zahteva komisija za vozniški izpit. Zato na cesti še vedno obstaja razlikovanje med varno in »avtošolsko« vožnjo. Rad bi poudaril tudi vest učitelja vožnja, ki bi mu narekovala, naj dela po svojih najboljših močeh ter tako dvigne ugled avtošoli in pa seveda tudi samemu sebi. Potem bi lahko tudi izpitni center zvišal kriterij ocenjevanja izpitne vožnje in bi vsi skupaj dosegli večjo raven znanja kandidatov, ki pridobijo vozniško dovoljenje.

4.1 Predstavitev učnega programa avtošole

Cilji usposabljanja kandidatov za voznike so naslednji:

- usposobljenost kandidata za varno vožnjo;
- sposobnost kandidata, da ustvarja in vzdržuje kulturne medosebne odnose v prometu;
- sposobnost kandidata, da sodeluje in je solidaren z udeleženci v prometu.

Kandidat za voznika med usposabljanjem pridobi znanje, spretnost in obnašanje, da lahko:

- prepozna nevarnost v prometu in oceni njeno resnost;
- zadostno obvlada svoje vozilo, da ne povzroča nevarnih situacij in da v primeru take situacije ustrezno reagira;
- upošteva prometna pravila, še zlasti tista, ki so namenjena preprečevanju prometnih nesreč in ohranjanju tekočega prometa;
- prepozna vse večje tehnične okvare na vozilu, še zlasti tiste, ki ogrožajo varnost, in jih na ustrezen način popravi;
- upošteva vse dejavnike, ki vplivajo na obnašanje med vožnjo (psihoaktivne snovi, utrujenost, slab vid), da bi bil popolnoma sposoben uporabljati vse spretnosti, ki so potrebne za varno vožnjo;
- s primernim upoštevanjem drugih pomaga zagotavljati varnost vseh udeležencev v prometu, še zlasti najšibkejših in najbolj izpostavljenih.

Program usposabljanja je sestavljen iz teoretičnega dela usposabljanja in praktičnega dela usposabljanja.

Teoretični in praktični del usposabljanja vsebujeta splošni in dodatni del. Splošni del je namenjen kandidatom za voznike motornih vozil ne glede na kategorijo vozila, dodatni del pa kandidatom za voznike motornih vozil določenih kategorij.

Teoretični del usposabljanja obsega potrebno splošno in dodatno znanje o vožnji motornega vozila posamezne kategorije. Po zaključku teoretičnega dela usposabljanja kandidat za voznika ZNA teoretično voziti motorno vozilo.

4.1.1 Teoretični del

SPLOŠNI DEL	UČNA TEMA
Pravila o varnosti cestnega prometa	Načela cestnega prometa Dolžnostno ravnanje v prometu Prometni predpisi (prometni znaki, vključno z oznakami, posebnimi svetlobnimi in zvočnimi signali; pravila prednosti; omejitve hitrosti)
Voznik	Pomen previdnosti in primernih odnosov do drugih udeležencev v prometu Zaznavanje, presoja in odločanje (reakcijski čas) Spremembe vedenja v prometu zaradi vpliva alkohola, drog, zdravil, razpoloženja in utrujenosti
Cesta	Načela o upoštevanju varnostne razdalje med vozili; zavorne poti in oprijemanja cestišča v različnih cestnih in vremenskih pogojih Dejavniki tveganja pri vožnji, povezani z različnimi voznimi pogoji (spremembe voznih pogojev z vremenom, dnevom ali nočjo) Značilnosti različnih vrst cest in z njimi povezane zakonske zahteve
Drugi uporabniki cest	Dejavniki tveganja, povezani s pomanjkanjem izkušenj drugih udeležencev v prometu in z najbolj ranljivimi kategorijami uporabnikov, kot so otroci, pešci, kolesarji in ljudje z zmanjšano mobilnostjo Tveganja, povezana z gibanjem in vožnjo različnih vrst vozil z različnimi vidnimi polji njihovih voznikov
Mehanski vidiki v zvezi s prometno varnostjo	Pozornost na nivoju olja v motorju, lučeh, smernih kazalcih, zvočnih in opozorilnih napravah, kontrolnih lučeh na armaturni plošči, stanju pnevmatik, krmilnem mehanizmu in pogonskih verigah Prepoznavanje najpogostejših napak na vozilu (na krmilnem, vzmetnem in zavornem sistemu, pnevmatikah, lučeh in smernih utripalkah, odsevnih, vzratnih ogledalih, vetrobranskem steklu in brisalcih, izpušnem sistemu in varnostnih pasovih)
Varnostni ukrepi pri vozilu	Varnostna oprema vozila (uporaba varnostnih pasov in opreme za varnost otroka) Varnostni dejavniki, povezani z vozilom in njegovimi potniki

Uporaba vozila v odnosu do okolja	Predpisi, ki se nanašajo na uporabo vozila v odnosu do okolja (pravilna uporaba zvočnih opozorilnih naprav, zmerna poraba goriva, omejitve emisij onesnaževalcev)
Splošna pravila in predpisi	Predpisi, ki se nanašajo na uradne dokumente, potrebne za uporabo vozil Splošna pravila, ki določajo vedenje voznika v primeru nesreče (postaviti varnostni trikotnik in sprožiti alarm), in ukrepi pomoči žrtvam v prometni nesreči, kadar je to potrebno

DODATNI DEL	UČNA TEMA
Kategorije A, A1, H	Uporaba zaščitnih potrebščin (oblačila, obutev, čelada, rokavice) Vidnost voznikov motornih koles in koles z motorjem za druge uporabnike cest Dejavniki tveganja, ki se nanašajo na različne pogoje na cesti (posebna pozornost spolzkim delom, kot so pokrovi odtočnih kanalov, tramvajski in železniški tiri, talne označbe) Mehanski vidiki v zvezi s prometno varnostjo (dodatna pozornost na stikalu za ustavitev v sili)

*Tabela 3: Program usposabljanja kandidatov v avtošoli – teoretični del
(vir: program usposabljanja kandidatov v avtošoli)*

4.1.2 Praktični del

Praktični del usposabljanja obsega potrebno splošno ter dodatno spretnost in obnašanje pri vožnji motornega vozila posamezne kategorije. Po zaključku praktičnega dela usposabljanja kandidat za voznika samostojno obvlada vožnjo motornega vozila.

Kandidat za voznika mora biti sposoben uporabljati sekundarne naprave za upravljanje vozila, kot so:	1.10 Naprave za čiščenje, za sušenje in za odmrzovanje vetrobranskega stekla, klimatizacijo, luči vozila.
SPLOŠNI DEL	UČNA VAJA Z NALOGAMI ZA DOKAZOVANJE
<p>2. učna stopnja:</p> <p>Kandidat za voznika mora biti v normalnih prometnih razmerah sposoben popolnoma varno izvesti vsa običajna manevriranja in storiti vse potrebno, da zagotovi varnost, tako da:</p> <p>Kandidat za voznika mora prav tako imeti spretnosti, da:</p>	<p>2.1 Spremlja in opazuje (vključno z uporabo vzratnih ogledal) potek ceste, oznake, znake in morebitne ali dejanske nevarnosti.</p> <p>2.2 Z uporabo dovoljenih sredstev komunicira z drugimi udeleženci v prometu.</p> <p>2.3 Ustrezno predvideva in reagira v dejanskih nevarnih situacijah.</p> <p>2.4 Upošteva prometne predpise in navodila policije in prometnih redarjev.</p> <p>2.5 Spoštuje in upošteva druge udeležence v prometu.</p> <p>2.6 Odpelje od robnika in/ali s parkirnega prostora.</p> <p>2.7 Svoje vozilo na cesti pravilno usmerja in hitrost prilagodi razmeram v prometu, poteku in nagibu ceste.</p> <p>2.8 Ohrani primerno razdaljo med vozili.</p> <p>2.9 Menja pasove.</p> <p>2.10 Pelje mimo parkiranih ali stoječih vozil in ovir.</p> <p>2.11 Pelje mimo nasproti vozečih vozil, tudi na ozkih mestih.</p> <p>2.12 Prehiteva v različnih situacijah.</p> <p>2.13 Se približa železniškemu prehodu in ga prečka;</p> <p>2.14 Se približa križišču in ga prečka.</p> <p>2.15 Zavije levo ali desno v križišču ali zapusti cestišče.</p> <p>2.16 Se prepriča o varnosti, ko zapušča svoje vozilo.</p>

<p>3. učna stopnja:</p> <p>Kandidat za voznika mora biti sposoben varnega obnašanja na različnih vrstah cest in v različnih pogojih vožnje:</p>	<p>3.1 Cesta zunaj naselja (makadam, asfalt)</p> <p>3.2 Cesta, rezervirana za motorna vozila</p> <p>3.3 Avtocesta;</p> <p>3.4 Vreme (deževno, zimsko)</p> <p>3.5 Svetloba (sončno, mrak, noč)</p> <p>3.6 Gostota prometa (tekoča, stoječa)</p>
---	--

Tabela 4: Program usposabljanja kandidatov v avtošoli – praktični del (vir: program usposabljanja kandidatov v avtošoli)

4.2 Slabosti in prednosti učnega programa

Problem, ki izvira že iz same zakonske ureditve, je predpisano trajanje usposabljanja. Teoretično predavanje je obvezno izvesti v obsegu 40 ur, medtem ko minimalni obseg poučevanja v praktičnem delu ni predpisan. Na podlagi določb Pravilnika o programu usposabljanja kandidatov za voznike je program mogoče izvesti v pičlih 7 urah. Naši predpisi tako omogočajo avtošolam, ki hlepijo po zaslužku, da obljublajo kandidatom opravljanje vozniškega izpita že po pičlih 7 urah vožnje ne glede na znanje kandidata. Posledica veljavne normativne ureditve je uhajanje kandidatov iz dobrih avtošol, ki vedo, da v 7 urah vožnje ni mogoče osvojiti in utrditi znanj, potrebnih za varno udeležbo v prometu. Usposabljujejo se v slabših avtošolah, ki obljublajo hitro pot do vozniškega dovoljenja. Ta pot pa postane zelo draga, ker kandidat vozniški izpit opravlja večkrat in vsakokrat po neuspehu plača dodatnih nekaj ur vožnje.

Učitelji vožnje želijo dati večji poudarek usposabljanju iz vožnje izven naselij, vendar jih kandidati, ki vedo, da gredo lahko po 7 urah usposabljanja iz vožnje že na vozniški izpit, izsiljujejo. Prejšnji program za voznike motornih koles je bil boljši, saj je bilo obveznih 16 vaj, sedanji pa »zahteva«, da kandidat za voznika A-kategorije opravi čim manj ur, kar posledično pomeni, da učitelji vožnje nimajo možnosti popolnega poučevanja. Na izpitih se preverja pretežno usposobljenost iz vožnje v naselju. Iz analiz evropskih inštitucij je razvidno, da je potrebno usposabljanje iz vožnje obogatiti z vajami, ki prispevajo k pridobivanju izkušenj pri vožnji z večjo hitrostjo, da kandidat prevozi čim več kilometrov in izkusi čim več različnih prometnih situacij. Le voznik, ki je že nekaj izkusil v prometu, bo lahko predvideval dogodke in pravilno reagiral v različnih prometnih situacijah.

Rešitev:

Pravilnik o programu usposabljanja je nujno potrebno nadgraditi in pripraviti zahtevnejši, preglednejši in uporabnejši program z definiranimi nalogami, ki jih mora kandidat izvajati pri učenju vožnje. To velja tako za usposabljanje kandidatov za voznike enoslednih motornih vozil kot tudi za usposabljanje za vožnjo drugih motornih vozil. Pri pripravi programa usposabljanja so članice Sekcije avtošol pripravljene aktivno in konstruktivno sodelovati.

Dodatna slabost v sistemu pridobivanja varnih voznikov je po mojem mnenju dejstvo, da lahko komisija na izpitu preverja le omejen nabor znanj, spretnosti in

vedenj, saj je časovno omejena na 50 minut, kolikor lahko po zakonu traja izpitna vožnja. Ugotavljam, da nekateri člani izpitne komisije niso motoristi in zato mogoče včasih niso realni pri izvedbi vaj, ki se preverjajo na voziškem izpitu in morda že leta niso sedeli na motornem kolesu. Prav tako pa se učitelji vožnje pogosto srečujejo s primeri, ko en ocenjevalec zaradi storjene napake oceni, da kandidat ni opravil voziškega izpita, drugje pa bi bil ocenjen pozitivno. Problem se pojavi predvsem v primerih, ko ocenjevalec potem takšne ocene ne zna strokovno utemeljiti. Prav tako velja opozoriti, da je v nekaterih izpitnih centrih (Trbovlje, Krško, Litija, Kočevje) lažje opraviti voziški izpit, saj je prometna ureditev v teh krajih manj zahtevna in tudi slabše usposobljeni kandidati uspešno opravijo voziški izpit. Zato se kandidati pogosto odločijo za opravljanje voziškega izpita v kraju, kjer ga je lažje opravijo.

Rešitev:

Menimo, da bi bilo potrebno več pozornosti nameniti tudi večji usposobljenosti članov izpitnih komisij, ki bi po našem mnenju morali odlično obvladati večšine, katerih znanje preverjajo. Prav tako bi bilo nujno poenotiti kriterije za ocenjevanje na izpitu in vožnjo kandidata ocenjevati celostno.

Menim, da bi moralo ministrstvo pri določanju krajev dvigniti kriterij, kjer se opravljajo voziški izpiti in se vprašati, ali je smiselno širiti izvajanje voziških izpitov v kraje (zaradi približevanja storitve strankam), kjer ni mogoče preizkusiti vseh bistvenih spretnosti za varno udeležbo v prometu.

K večji prometni varnosti voznikov enoslednih vozil (in vseh ostalih vrst motornih vozil) bi pozitivne učinke prinesla tudi boljša usposobljenost učiteljev vožnje. Članice Sekcije avtošol opozarjajo na slabo usposobljenost učiteljev vožnje, ki se javljajo na razpisana delovna mesta. Ugotavljajo, da morajo novega učitelja vožnje, ki ga zaposlijo, pogosto učiti sami, čeprav ima učitelj vožnje s strani države izdano veljavno dovoljenje za opravljanje tega dela.

Težavo vidimo v tem, da se izpit, ki je podlaga za izdajo dovoljenja za učitelje vožnje, opravlja pri isti organizaciji, ki je izvajala usposabljanje. Tako obstaja sum, da nekatere organizacije, ki imajo pooblastilo za usposabljanje učiteljev vožnje proti plačilu izdajo potrdilo, da je nekdo usposobljen za učitelja vožnje, čeprav se nikdar ni usposabljal in opravljal izpita za opravljanje tega dela. Nadzor nad usposabljanjem učiteljev vožnje je neustrezen. Učitelji vožnje katerekoli kategorije, ki niso primerno usposobljeni, poučujejo slabo. Slab prenos znanja pa pomeni slabšo prometno varnost. Ocenjujemo, da je neizkoriščena možnost intenzivnega dodatnega strokovnega usposabljanja učiteljev vožnje za vožnjo motornega kolesa.

Rešitev:

Za rešitev tega problema predlagamo, da se uvede zunanje preverjanje znanja učiteljev vožnje. Organizacija, ki usposablja, ne sme preverjati znanja kandidatov za učitelje vožnje, ki jih je učila, če ji to prinaša finančni priliv.

Vsebine izvedbe rednih obnavljanj znanja za učitelje vožnje morajo biti določene premišljeno glede na dejanske potrebe pri poučevanju kandidatov za vožnjo motornih vozil posameznih kategorij. Nujno bi bilo dodatno usposabljanje iz obvladovanja motornega kolesa za učitelje vožnje enoslednih vozil, tako

praktično kot tudi teoretično, saj marsikateri učitelj vožnje ne vozi in niti ne preskusi svoje sposobnosti pri vožnji enoslednega vozila. Nekateri učitelji vožnje zato ne znajo kandidatu razložiti pomena vaj na neprometni površini.

4.3 Predstavitev poligona ter vaj, ki jih izvajamo pri pripravi na izpit

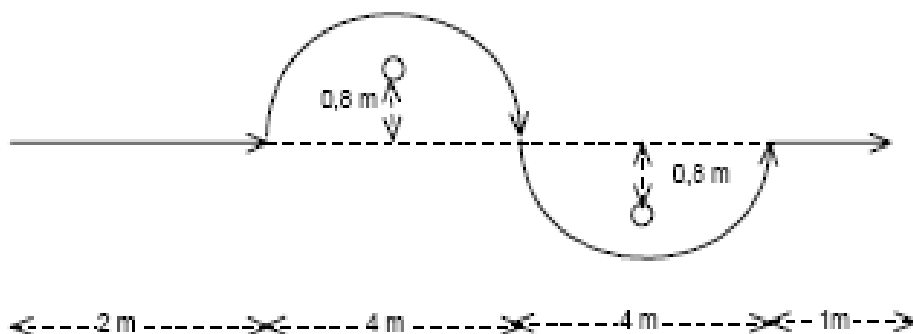
Neprometna površina mora izpolnjevati naslednje pogoje:

- površina v velikosti najmanj 1000 m² mora biti utrjena,
- del poligonske površine v izmeri najmanj 25 m dolžine in 15 m širine mora biti preplasten z obstojno prevleko (beton, asfalt) in namenjen za izvajanje vaj iz tehnike vožnje (speljevanje, vožnja osmice, slalom, obračanje, ustavljanje v sili in parkiranje),
- preostali del poligonske površine je namenjen izvajanju drugih vaj usposabljanja na poligonu,

4.3.1 Izvedba elementa št. 1 (hoja ob vozilu)

Pri tem elementu se ugotavlja kandidatova usposobljenost izvedbe naslednjih operacij:

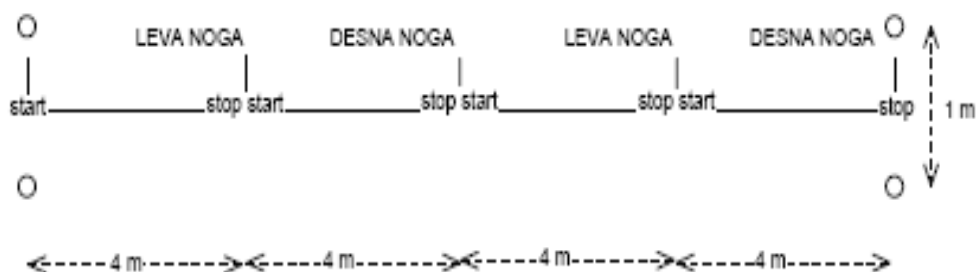
- naslonitev motornega kolesa na stojalo in z njega (kandidat mora pri izvedbi operacije pravilno postaviti motorno kolo s stojala in sestiti nanj, nato sledi sestop in ponovna postavitve motornega kolesa na stojalo, kjer lahko kandidat uporabi naslon ali stojalo. Postavitve je pravilno izvedena tudi v primeru, da kandidat sedi na motornem kolesu, izvede operacijo postavitve in sestopi);
- premikanje motornega kolesa brez pomoči motorja s hojo ob vozilu (pri tej operaciji kandidat potiska motorno kolo ob svoji levi strani in pri tem obvozi levi stožec, nato še desnega, poravnava motorno kolo z osnovno linijo in zaključi z operacijo);
- parkiranje motornega kolesa na stojalo. Kandidat mora izvesti nalogo zapustitve motornega kolesa. Motorno kolo nasloni na naslon ali ga postavi na stojalo, zaščiti motorno kolo proti premiku in padcu ter izklopi vse porabnike.



Slika 1: Izvedba elementa št. 1

4.3.2 Izvedba elementa št. 2 (spelji – ustavi)

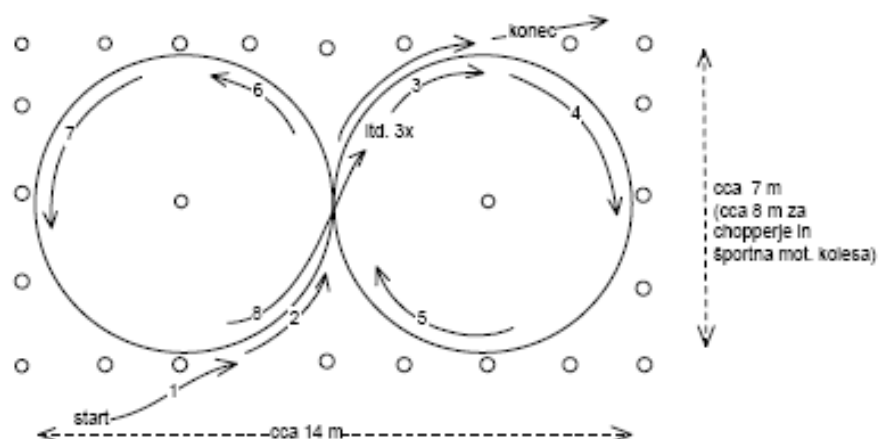
Pri tem elementu se ugotavlja kandidatova usposobljenost izvedbe operacije SPELJI – USTAVI. Kandidat izvaja od štartne označbe dinamične starte in ustavitve. Po vsakem startu postavi kandidat obe nogi na stopalki. Ob vsaki ustavitvi pa se opre izmenično na levo in na desno nogo. Operacije zaviranja se izvedejo štirikrat in pri tem kandidat uporablja samo prednjo zavoro. Operacija se izvaja v koridorju širine 1 metra in dolžine 16 m. Kandidat se mora na 4 metre ustaviti pred črto oziroma označbo.



Slika 2: Izvedba elementa št. 2

4.3.3 Izvedba elementa št. 3 (osmica)

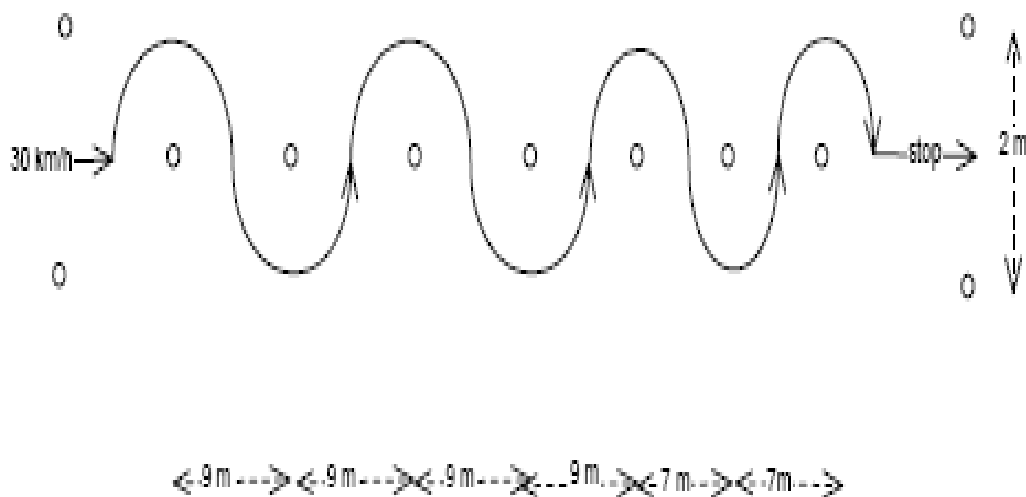
Kandidat z izvedbo tega elementa pokaže obvladovanje prehajanja iz enega kroženja v drugo kroženje ob obveznem nagibu motornega kolesa (osmica). Pri izvedbi operacije morajo biti noge na stopalkah. Kandidat ne sme nekontrolirano zapeljati iz označenega območja za izvedbo osmice in se ne sme dotikati stožcev ali jih premikati. Nagib motornega kolesa v zavoju mora biti usklajen s hitrostjo. Operacija se izvede trikrat zaporedoma.



Slika 3: Izvedba elementa št. 3

4.3.4 Izvedba elementa št. 4 (daljši aritmični slalom)

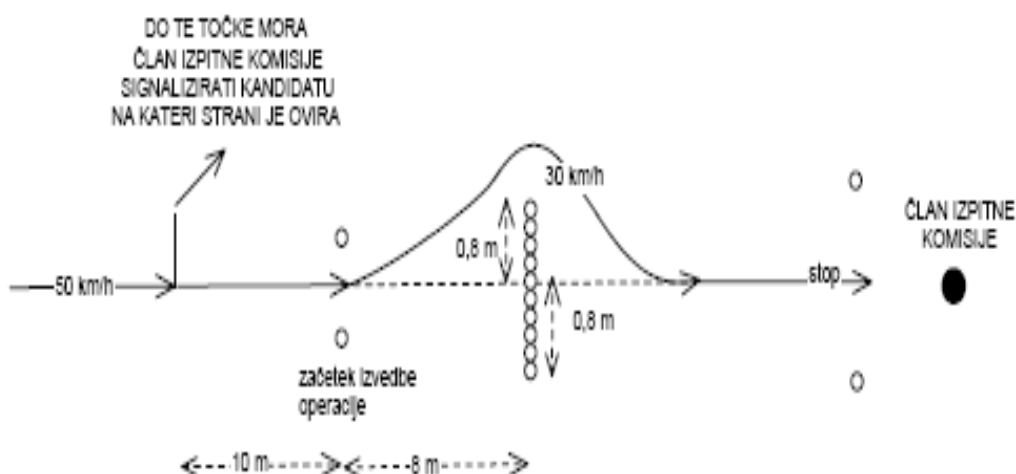
Naloga člana izpitne komisije pri tem elementu je, da ugotovi kandidatovo usposobljenost izvedbe vožnje med stožci. Kandidat zavija med stožci levo in desno pri hitrosti najmanj 30 km/h in mora imeti noge položene na stopalkah. Pri izvedbi ne sme premakniti ali podreti stožca, ne sme izpuščati stožcev, ne sme zapustiti koridorja stožcev za več kot en meter in se ne sme dotikati tal z nogami. Operacijo izvede enkrat. Prvi štirje stožci v elementu so postavljeni na razdalji 9 m, zadnja dva pa na razdalji 7 m.



Slika 4: Izvedba elementa št. 4

4.3.5 Izvedba elementa št. 5 (izognitev oviri s predhodnim zaviranjem)

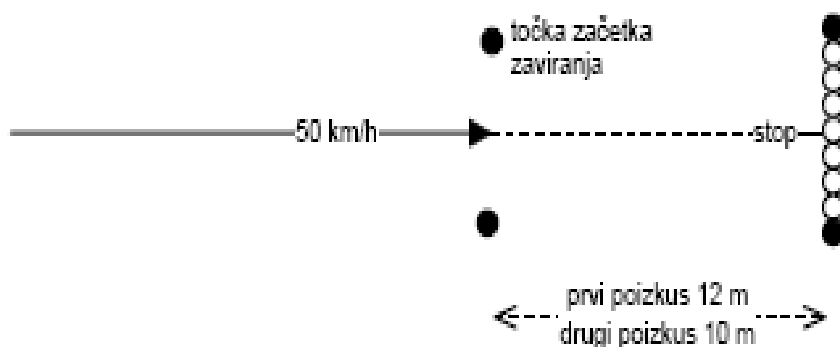
Ugotavlja se kandidatova sposobnost nenadnega izogibanja oviri pri hitrosti najmanj 50 km/h. Ko kandidat pridobi omenjeno hitrost, mu član izpitne komisije z roko signalizira, na kateri strani je ovira. Kandidat mora v tem trenutku reagirati in pričeti močno zavirati z obema zavorama, hkrati izklopi sklopko, ko pade hitrost na cca 30 km/h, preneha zavirati in se prične umikati oviri. Pogled kandidata mora biti usmerjen v smeri izogibanja in ne v oviro. Kandidat pri izvedbi operacije ne sme premakniti ali podreti stožca, uporabljati mora obvezno obe zavori, ne sme imeti premajhne hitrosti in se z nogami ne sme dotikati tal. Po končanem manevru se mora pravočasno vrniti v prvotno linijo vožnje. Element se izvede dvakrat. Član izpitne komisije naključno izbira, na kateri strani je ovira, in lahko v obeh poizkusih izbere tudi isto stran.



Slika 5: Izvedba elementa št. 5

4.3.6 Izvedba elementa št. 6 (zaviranje v sili)

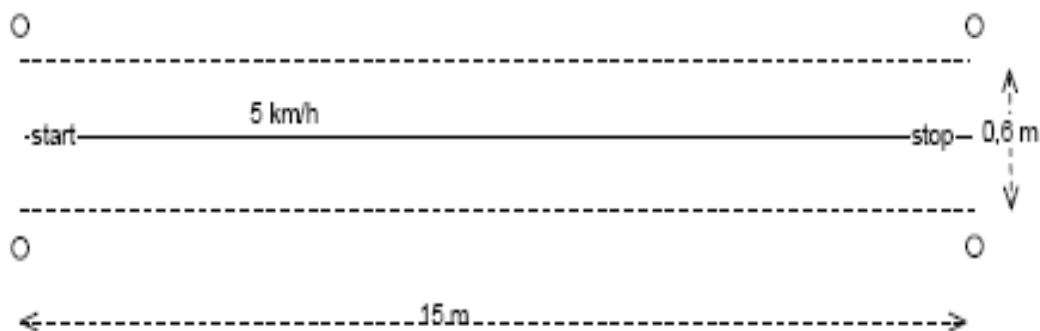
Element zaviranja v sili kandidat izvede tako, da z motornim kolesom pridobi hitrost najmanj 50 km/h, nato na določeni točki prične močno zavirati z obema zavorama do popolne ustavitve. Element izvede dvakrat. Zavorna pot pri prvem poizkusu ne sme biti daljša od 12 m, pri drugem poizkusu pa ne daljša kot 10 m. Med zaviranjem zavore ne smejo blokirati (dopustna je blokada zadnje zavore, ni pa priporočljiva). Ocenjevalec pri tem elementu ocenjuje izurjenost kandidata pri uporabi prednje in zadnje zavore, smer gledanja in položaj voznika na motornem kolesu.



Slika 6: Izvedba elementa št. 6

4.3.7 Izvedba elementa št. 7 (polževa vožnja naravnost)

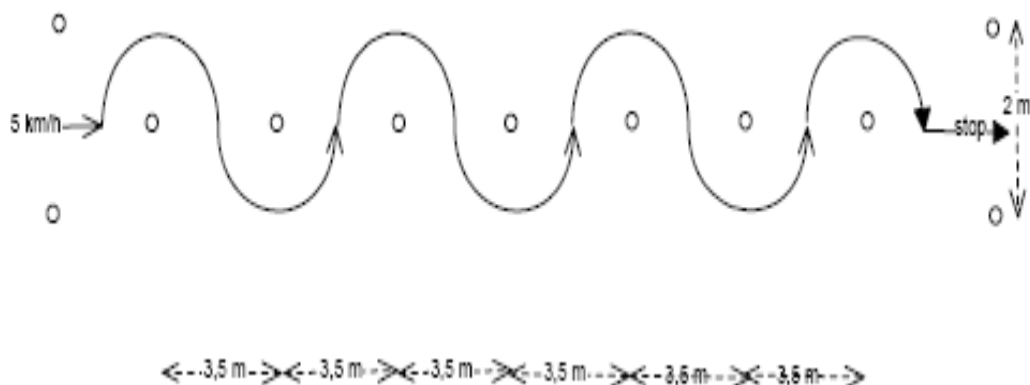
Hitrost preizkušanja tega elementa je 5 km/h. Kandidat ne sme imeti več kot 0,3 m odklona od premice. Noge morajo biti na stopalkah, kandidat pa mora paziti na pravilno koordinacijo gibov pri upravljanju sklopke, plina, obeh zavor in krmila. Vožnja mora biti čim bolj enakomerna brez nepotrebnega pospeševanja in zaviranja. Dolžina preizkusa je 15 m.



Slika 7: Izvedba elementa št. 7

4.3.8 Izvedba elementa št. 8 (slalom pri počasni – polževi vožnji)

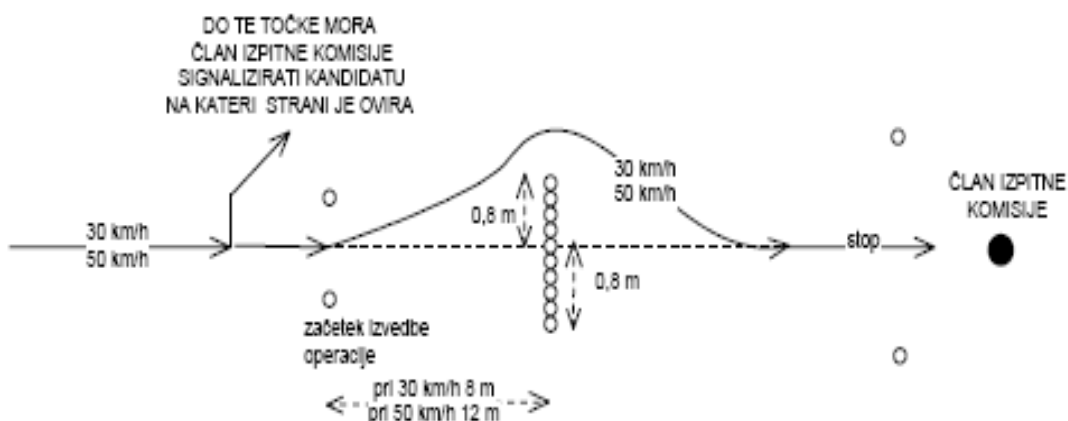
Pri tem elementu mora kandidat voziti slalom med stožci pri hitrosti 5 km/h. Obe nogi mora imeti na stopalkah za noge. Pri izvedbi elementa mora kandidat pravilno uporabljati sklopko, plin in zavore. Pogled kandidata je usmerjen vedno na naslednji stožec in ne na tistega, okoli katerega pelje. Kandidat se ne sme dotikati tal z nogami, ne sme premakniti ali podreti stožca, ne sme izpustiti stožca in ne sme zapustiti koridorja stožcev za več kot 1 m. Slalom se izvede s sedmimi stožci. Preizkus se izvede enkrat.



Slika 8: Izvedba elementa št. 8

4.3.9 Izvedba elementa št. 9 (izognitev oviri brez uporabe zavor)

Pri tem elementu član izpitne komisije preizkusi usposobljenost kandidata, kadar se mora nenadno odločiti in izogniti oviri. Element se preizkusi dvakrat, najprej pri hitrosti najmanj 30 km/h in nato še pri hitrosti najmanj 50 km/h. Ko je kandidat pridobil omenjeno hitrost, mu član izpitne komisije z roko signalizira, na kateri strani je ovira. Kandidat mora v tem trenutku reagirati, izklopi sklopko in se hkrati prične umikati oviri. Pogled kandidata mora biti usmerjen v smer izogibanja in ne v oviro. Kandidat pri izvedbi operacije ne sme premakniti ali podreti stožca, ne sme imeti prenizke hitrosti in se z nogami ne sme dotikati tal. Po končanem manevru se mora pravočasno vrniti v prvotno linijo vožnje. Član izpitne komisije naključno izbira, na kateri strani je ovira in lahko v obeh poizkusih izbere tudi isto stran.



Slika 9: Izvedba elementa št. 9

4.4 Ugotovljene pomanjkljivosti usposabljanja v avtošoli

Ugotovljene pomanjkljivosti pri usposabljanju motoristov bi lahko razdelil na dve področji. Prvo področje je materialnega značaja, in sicer gre predvsem za pomanjkanje primernih poligonov za kvalitetno poučevanje. Delno so za to odgovorni tudi izpitni centri, kajti tudi ti bi morali imeli primerne površine za izvajanje izpitnih voženj. Drugo področje je zakonski problem, saj zakon točno ne določa, koliko ur naj bi se kandidat usposabljal na poligonu, zato dosti učiteljev vožnje to izkorišča in še ne dovolj pripravljene kandidate pošlje v promet.

5 Dodatno usposabljanje motoristov

Analize, ki so jih naredili na Ministrstvu za notranje zadeve, so pokazale, da je med motoristi veliko žrtev zaradi pomanjkanja izkušenj in precejevanja lastnih zmožnosti. Statistični podatki kažejo nagel porast imetnikov vozniških dovoljenj kategorij A in H ter registriranih motoriziranih dvokolesnikov. Da bi število nesreč zmanjšali, je bistvenega pomena tudi dodatno usposabljanje motoristov pred in tudi med samo motoristično sezono. Da bi motoristi znali pravilno reagirati v kritičnih situacijah, s katerimi se srečujejo v prometu, se je pametno odločiti za dodatno usposabljanje, kot je recimo trening varne vožnje, ki ga organizira tudi Avtošola B&B.

5.1 Predstavitev varne vožnje za motoriste na poligonu, ki ga organizira Avtošola B&B

St. Veit – ÖAMTC FSZ Kärnten / Möbling-Mail (okolica Celovca)

Gre za enega najsodobnejših poligonov v Evropi v izmeri 114.000 m², ki vključuje tudi progo "off-road" za terenska vozila in motocikle, simulatorje prevračanja ter trčenja, dirkalno stezo za karting in spremljajoče objekte z učilnicami ter restavracijo.

Program usposabljanja za voznike motornih koles in koles z motorjem je sestavljen iz teoretičnega in praktičnega dela. Teoretični del predstavlja 3 šolske ure, praktični del pa 5 ur.

5.1.1 Teoretični del

- Prometna varnost – zavestna vožnja oz. zbranost, zaznavanje in motnje v zaznavah, ki nastajajo predvsem zaradi vpliva hitrosti, pozornost, subjektivna, objektivna varnost in partnerstvo v prometu;
- osnove vozne fizike – torne vrednosti, oprijemljivost pnevmatik, pomembnost pnevmatik, amortizerjev in vzmetenja;
- vplivi na prisilno zaustavljanje vozil oz. zavorno pot, načini zaviranja, dinamični prenos teže;

- vožnja v krogu, pogled in objektivna varnost;
- diskusija posamezne prometne situacije: na podlagi projekcij ugotavljamo možnosti reševanja prometnih napak ali nepravilnih ocenitev situacije na cesti ter istočasno treniramo;
- mentalni trening;
- simulator Honda – trenažer vožnje motornega kolesa.

PRIPRAVA MOTORISTA ZA VOŽNJO

Zaščitno opremo motorista sestavlja:

- dvodelni ali enodelni kombinezon (usnjen ali iz goreteksa),
- dvodelna ali enodelna pod obleka,
- motoristična čelada,
- rokavice in škornji.

Za zaščito pred dežjem se lahko dodatno uporablja vetrovka oziroma kombinezon za dež. Vsa zaščitna oprema je obvezna v vsakem primeru, razen podobleke, ki se uporablja v odvisnosti od vremenskih razmer. Čelada mora biti pravilno in trdno pripeta; le tako obstaja možnost, da ob morebitnemu padcu ostane na glavi in nas obvaruje pred hujšimi poškodbami. Pri dvodelnem kombinezonu naj bosta oba dela pravilno speta, rokavice, škornji, pasovi itd. primerno pritrjeni in zapeti, prav tako vsi žepi na kombinezonu. Ta in dodatna oprema (ledvični pas, ščitniki hrbtenice, ovratni ščitnik, podkapa) naj bodo vedno uporabljeni, tako da nam v primeru padca nudijo najboljšo možno zaščito. Dobro in pravilno vzdrževana oprema vsakega motorista je prvi pogoj za dobro in varno vožnjo.

MOTORIST NA MOTORNEM KOLESU

Za vsak položaj ali držo, ki jo človek zavzame na motornem kolesu, velja, naj bo čim bolj naravna. Ko se motorist usede na motorno kolo, mora najprej poiskati najugodnejši položaj na sedežu. Ne sedi se na rezervoarju, niti ne predaleč nazaj. Ob nogi sta bolj ali manj pokrčeni, odvisno od tipa motornega kolesa, ki ga vozimo.

Telo motorista naj bo nagnjeno nekoliko naprej, roki naj bosta v komolcih nekoliko pokrčeni. Pokrčene roke so močnejše kot iztegnjene, pokrčene roke nudijo dobro blaženje tresljajev in morebitnih udarcev.

Ročici krmila oprimemo odločno in sproščeno, a ne tako močno, da bodo členki pobeljeni. Leva roka je namenjena držanju krmila in upravljanju ročice sklopke. Levi ročaj držimo s celo roko, objamemo ga z vsemi prsti in dlanjo. Desna roka je namenjena držanju krmila, upravljanju ročice plina in ročice prednje zavore. Oprijem ročaja leve ročice je polovičen. Objemamo ga z dlanjo ter prstancem in mezincem, kazalec in sredinec sta iztegnjena in počivata na ročici sprednje zavore. S tem položajem je motorist vedno pripravljen na takojšno pravočasno zaviranje. Položaj obeh ročic na krmilu se razlikuje glede na vrsto vožnje. Vožnja po terenu zahteva od motorista povsem drugačno držo. Popolno obvladovanje ravnotežja zahteva, da smo s celim telesom gibljivi ter tako v vsakem trenutku

pripravljeni preiti iz sedečega v stoječi položaj. Zelo pomembno je, da imamo s stopali zanesljivo oporo na stopalkah, s telesom, predvsem z boki, pa po potrebi prenašamo težo in s tem težišče naprej in nazaj, levo in desno, pač glede na zgradbo in značilnost terena. Tako se obvladuje ravnotežje v najboljši možni meri.

Center za ravnotežje imamo v glavi, zato je drža glave motorista zelo pomembna. Od položaja glave je odvisno, kakšno sliko in druge za vožnjo pomembne podatke dobivajo naša čutila. Drža glave naj bo zato vedno čim bolj vodoravna glede na cesto oziroma površino, po kateri se vozimo.



*Slika 10: Trening varne vožnje 1
(vir spletna stran <http://www.oeamtc.at/index.php>)*

Glavnino podatkov dobi motorist z opazovanjem in gledanjem. Pogled mora biti vedno usmerjen v ustrezno razdaljo naprej. Kadar je usmerjen na vozišče tik pred seboj oziroma gledamo v prednje kolo, se nam avtomatsko zoži horizontalni vidni kot. Ker bi radi vedeli, kam se peljemo, mora biti v to smer tudi usmerjen naš pogled. Tudi v vožnji v ovinek ali pri zaviranju naj bo naš pogled usmerjen čim dlje naprej v smeri naše vožnje. S pogledom bomo vedno iskali pot, v katero se želimo odpeljati. Pravočasno bomo zagledali morebitno oviro ali drugo spremembo pogojev vožnje.

SPELJEVANJE

Vsaka vožnja se prične s speljevanjem. To je osnovni manever vsakega motorista, ki ga mora obvladati, da se vožnja lahko prične. Se pa speljevanje prične že malo prej, preden prestavimo v prvo prestavo. Pri motoristih poznamo dva osnovna načina speljevanja: enonožno in dvonožno.

Pri enonožnem speljevanju je noga, po navadi tista, s katero smo prestavili v prvo prestavo, že na stopalki, sama noga je že v normalnem položaju za vožnjo. Druga noga pa še nudi oporo stoječemu motorju. Takoj ko se motor premakne,

se pravi spelje, še to nogo postavimo na sklopko in zavzamemo položaj za normalno vožnjo.

Pri dvonožnem speljevanju sta obe nogi na tleh. Takoj ko speljemo motorno kolo, ko se to premakne, postavimo obe nogi na stopalki in zavzamemo normalen položaj za vožnjo. Pripravljeno smo obvladovati motorno kolo.

HITROST

Poznavanje hitrosti je pomembno zaradi zavedanja gibanja motorista z vozilom v prostoru, omejenem s časom. Poznavanje hitrosti kot vožnje ali prevožene poti v km/h ne prikaže realnega stanja nevarnosti same hitrosti. Ob poznavanju hitrosti kot prevožene poti v m/s pa nudi precej boljše predstavo same nevarnosti, predvsem z zavedanjem, da je na primer **50 km/h pravzaprav 14 m/s**, oziroma da je **60 km/h – 16.6 m/s**.

Za lažjo in realno predstavo pomislimo v tej smeri, da v eni sekundi prevozimo dolžino zglobnega avtobusa.

5 km/h	1.4 m/s (povprečna hitrost hoje pešca)
50 km/h	13.9 m/s
100 km/h	27.8 m/s
150 km/h	41.7 m/s
180 km/h	50.0 m/s



Slika 11: Hitrostni motor (vir: spletna stran www.motosvet.com)

5.1.2 Praktični del:

Praktični del se izvaja na poligonu ter poskusni (trail) stezi:

- vožnja s poskusnimi (trail) motorji, pri čemer izboljšamo koordinacijo vožnje (uporaba sklopke, zavore ...),
- zaviranje (različne podlage vozišča),
- prikaz vpliva hitrosti na zavorno pot,
- izogibanje oviri z predhodnim zaviranjem in brez predhodnega zaviranja,
- vožnja slaloma – pravilno in pravočasno potiskanje krmila ter nagib motorja,
- pravilen pogled v zavoju, kar je ključnega pomena pri vožnji motornega kolesa,
- vodljivost motornega kolesa pri nizki hitrosti skozi ostre zavoje.



Slika 12: Trening varne vožnje 2
(vir: spletna stran <http://www.oeamtc.at/index.php>)

5.2 Znanja in izkušnje, ki jih pridobimo na treningu varne vožnje

Z vožnjo na poligonu, treningom varne vožnje, pridobimo znanja o tem, kako pravilno reagirati v določenih situacijah, kako zavirati v sili, se nagibati v ovinku ter kako sila deluje na nas pri vožnji skozi ovinek. Izmenjamo pa si tudi mnenja in izkušnje z inštruktorjem varne vožnje ter z ostalimi udeleženci. Poleg zgoraj naštetih pridobljenih znanj pa bi rad izpostavil še naslednje.

Predvidevanje

Razlika med dobrim in slabim motoristom je v predvidevanju. Dober motorist pravočasno prepozna pasti na cesti, opazuje reakcije drugih voznikov v prometu in temu prilagodi vožnjo.

Prehitevanje

Preden prehitite avto ali kolono pred sabo, se prepričajte, ali vas je voznik pred vami opazil. Potem prehitite. Seveda pa vas ne more opaziti, če ga nameravate prehiteti s trikrat večjo hitrostjo.

Hitrost

Kakorkoli obrnete, hitrost je še vedno tista, ki je za večino najnevarnejša. Ko se po navadni cesti vozite s hitrostjo 130 kilometrov na uro, v eni sekundi prevozite 36 metrov. Sto metrov pred vami na cesto zapelje traktor, ki vas ni opazil zaradi prometnega znaka ali drevesa, ki vas na tej razdalji popolnoma zakrije. Povprečen reakcijski čas, ko se vklopi alarm v možganih, je ena sekunda. Torej ste traktorju bliže za 36 metrov, še vedno pa vozite s hitrostjo 130 kilometrov na uro, kar sploh ni veliko, saj vaš motor potegne krepko prek 200 kilometrov na uro. Da se ustavite, vam torej ostane še 64 metrov. To vam bo morda tudi uspelo, če imate dobre zavore in gume in če je asfalt v dobrem stanju, ali pa boste traktor vsaj obvozili. Če pa se po isti cesti vozite s hitrostjo 200 kilometrov na uro, boste v reakcijski sekundi prevozili 54 metrov in s precejšnjo hitrostjo treščili v traktor. Veste, da je traktor narejen iz železa, vaše telo pa ima gostoto vazelina?!

Bodite vidni

Črna je morda modna in je vedno dobro videti, a motorist na cesti je že tako trikrat manjši od povprečnega avtomobila. Zato se oblecite v živahne barve in si nataknite vidno čelado. Siva in črna sta barvi asfalta, zato se zlijeta z barvo ceste in za nepazljivega avtomobilista motorist, oblečen v te barve, izgine.

Vedno pripravljen na zaviranje

Praviloma bi morala biti med vožnjo na zavorni ročici vedno pripravljena dva prsta, da stisneta zavoro, če je to potrebno. Morda to na odprti avtocesti ob umirjeni vožnji ni tako pomembno, v mestu, še zlasti tam, kjer so avtobusi, pešci in križišča, pa bodite v vsakem trenutku pripravljen na kritično zaviranje.

Pravilno zaviranje

Pri zaviranju vedno uporabite dva prsta, nikoli vseh, ker bo sila zaradi panike prevelika in bo kolo zablokiralo. Naučite se uporabljati tudi zadnjo zavoro, predvsem pa počnite to nežno in pravilno.

Zaviranje v mokrem

Zaviranje v mokrem je nekaj, pred čemer ima večina motoristov strah. A ni tako strašno, pomembna je nežnost na zavorah, predvsem pa si pomagajte z zavornim učinkom motorja.

Varnostna razdalja

Predvidevanje je mati modrosti, dober pregled naprej pa tisto, kar vam bo dalo dovolj prostora in časa, da namesto bušk odnesete celo kožo. Zato nikoli ne vozite tik za avtomobili ali še manj za tovornjaki in avtobusi. Vsaj tretjino večja varnostna razdalja vam bo razkrila pogled na cesto, tako pa boste precej zmanjšali možnosti nesreče.

Pnevmatike

Pnevmatike na vašem motociklu so vredne več kot zlato. Če se želite voziti varno ali hitro, boste to dosegli le z ustreznimi pnevmatikami glede na model motocikla in izkušnost. Dirkalna pnevmatika nikakor ni priporočljiva za cestno rabo, saj njena zgradba ne blaži neravnin na cesti, poleg tega je narejena za drugačen način obrabe. Danes je na trgu mogoče dobiti že zelo dobre pnevmatike, ki so zelo zmogljive na cesti, obenem pa omogočajo veliko užitkov tudi na dirkališču.

Priprava na vožnjo

Nikoli ne škodi, če ogrejete motor, gume, vzmetenje, svoje telo in glavo, preden začnete zares voziti. Zato nikdar ne pritiskajte na polno, takoj ko sedete na motocikel, ampak šele po nekaj kilometrih oziroma krogih. Pred vsako vožnjo preverite stanje motocikla. Prepričajte se, da ne pušča olje, da so gume cele, dovolj polne in ne preveč obrabljene. Preverite tudi, ali delujejo luči in smerokazi.

5.3 Moto simulator za dodatno usposabljanje motoristov

Simulator Riding Trainer RT1 so razvili in izdelali pri Hondi. V začetku je veljal za samostojen projekt HONDA Europe, kasneje pa je projekt prevzela in dokončala Honda Japan. Javnosti je bil predstavljen leta 2006. Glavne komponente simulatorja so: računalnik z velikim LCD-zaslonom, krmilo, sedež ter prestavna in zavorna ročica.



Slika 13: Simulator motorja
(vir: spletna stran <http://www.motosvet.com/index.php>)

Program simulira situacije v prometu, ki so najpogostejši vzrok prometnih nesreč motoristov. Nastal je na podlagi temeljite strokovne analize 60 prometnih nesreč motoristov v petih evropskih državah. Simulator omogoča izbiro različnih tipov motociklov (skuter z avtomatskim menjalnikom ter srednje velik in velik motocikel s klasičnim menjalnikom), različnih pogojev vidljivosti (dan, noč, megla) in različnih kategorij cest (mesto, predmestje, obalna cesta, gorska cesta, avtocesta). Naprava glasovno vodi kandidata (podobno kot v avtošolah vodijo učitelji vožnje svoje kandidate) po virtualnem prometnem okolju, polnem prometnih in cestnih nevarnosti različnih težavnosti. Za vse kritične situacije, v katerih se je med »vožnjo« znašel kandidat, program omogoča ogled počasnega posnetka iz različnih zornih kotov in opis napake. Na koncu testa sledi izpis poročila, na katerem so označene in opisane vse napake. Poročilo omogoča inštruktorju in kandidatu analiziranje vožnje in temu ustrezen komentar.



Slika 14: Policijska predstavitev
(vir: spletna stran <http://www.motosvet.com/index.php>)

Simulator je primeren za usposabljanje motoristov z različnimi vozniki izkušnjami – od popolnih začetnikov do profesionalnih motoristov. Glavni namen simulatorja je čim pogosteje postaviti kandidata v tiste nevarne situacije, ki so največkrat vzrok prometnih nesreč motoristov. Na ta način je kandidat prisiljen k predvidevanju nevarnosti in prav predvidljivost je tista, ki na nevsiljiv in učinkovit način spremeni razmišljanje kandidata in posledično tudi njegovo obnašanje v prometu. Uporaba takega simulatorja omogoča kandidatu, da v realni vožnji z motociklom prepozna in upošteva vse mogoče elemente, ki vplivajo na njegovo vožnjo.



Slika 15: Primer simulacije
(vir: spletna stran <http://www.motosvet.com/index.php>)

6 Aktivnosti držav Evropske unije za zagotavljanje varnosti motoristov

Varnost v cestnem prometu zadeva vse državljane, saj lahko vsi prispevajo k večji varnosti cestnega prometa. Čeprav so bili do sedaj sprejeti ukrepi učinkoviti, število smrtnih žrtev na cestah v Evropski uniji ostaja zelo visoko. Na leto se zgodi 1,3 milijona prometnih nesreč, v katerih umre 43 000 ljudi, poškodovanih pa je 1,7 milijona. Glavni vzrok za smrtnost je vedenje uporabnikov cest: hitrost, vožnja pod vplivom alkohola ali mamil, utrujenost, neuporaba varnostnih pasov in zaščitnih čelad itd. Temu vprašanju Evropska unija namenja vedno več pozornosti. Predlagali smo ambiciozni cilj: zmanjšanje števila nesreč na cestah za 50 % do leta 2010 v primerjavi z letom 2001. Ta cilj lahko dosežemo samo s sistematičnim pristopom. V evropskem akcijskem programu za varnost v cestnem prometu je opredeljenih nekaj glavnih področij dejavnosti: spodbujanje uporabnikov cest k bolj odgovornemu vedenju (večje upoštevanje obstoječih pravil hkrati s strožjimi kaznimi, da bi omejili nevarno vedenje), podpiranje tehničnega napredka, da bi povečali varnost vozil ter izboljšanje cestne infrastrukture z uporabo informacijske in komunikacijske tehnologije. Med načrtovanimi pobudami so tudi zbiranje in analiza podatkov o fizičnih poškodbah zaradi prometnih nesreč in raziskave o najboljših rešitvah. Za uspeh je pomembno, da si odgovornost delijo vsi: države članice, regionalni in lokalni organi, industrija, prevozniki in zasebni uporabniki. Akcijski program predlaga njihovo splošno zavezanost Evropski listini o varnosti v cestnem prometu.

6.1 *Strateški načrt varnosti v cestnem prometu za motorna kolesa in kolesa z motorjem v Španiji*

V letu 2007 je Generalni direktorat za promet pripravil strateški načrt, posebej namenjen zmanjšanju prometnih nesreč, za motorna kolesa in mopede. V razvoj načrta je všteto aktivno sodelovanje vseh glavnih akterjev v tem sektorju (proizvajalcev, distributerjev, zavarovalnih družb, lokalnih oblasti, policije, združenja uporabnikov itd.). S tem načrtom naj bi zagotovili najvišjo stopnjo sodelovanja.

6.1.1 Cilji in motivacija za strateški načrt

V Španiji so motorna kolesa in mopedi prevozna sredstva, saj predstavljajo več kot 6,5 % celotne flote vozil. Samo v letu 2005 se je število motornih koles povečalo za 12 %, kar je največje povečanje v zadnjih 10 letih in predstavlja več kot 4 milijone vozil. V letu 2005 je bilo vpletenih v prometne nesreče 10100 motoristov in mopedistov. Od 4442 mrtvih v letu 2005 je bilo kar 785 mrtvih voznikov in sopotnikov enoslednih vozil, in sicer 472 z motornimi kolesi in 313 z mopedom. Zgoraj navedene številke pomenijo, da je bil v Španiji vsak šesti, ki umre v prometni nesreči, udeležen z enoslednim vozilom.

6.1.2 Pristop delovne skupine

Pristopni načrt temelji na stebru skupne vizije med vsemi uslužbenci, ki so kakorkoli odgovorni za motorna kolesa in mopede. To pomeni, da se skupno delo razvija na treh področjih: skupnem razumevanju težave, jasni opredelitvi prednostnih nalog in soglasju v zvezi z rešitvami.

K pripravi načrta je delovna skupina povabila vse, ki predstavljajo glavne akterje in lahko pripomorejo s svojim znanjem: proizvajalce enoslednih vozil, trgovce na drobno in distributerje, zavarovalne družbe, lokalne skupnosti, policijo, odgovorne za prometno infrastrukturo, združenja uporabnikov itd.

Te dejavnosti delovne skupine so bile dopolnjene s posebnimi raziskavami in analizo mednarodnih izkušenj, da bi zbrali vse informacije, potrebne za sklep.

6.1.3 Prednostni ukrepi

Ena ključnih smernic pri pripravi načrta je bila, da mora izvajanje temeljiti na praktičnem pristopu, ki zagotavlja, da so prizadevanja usmerjena v prvi fazi v tiste ukrepe, ki zagotavljajo boljše ravnovesje med stroški in koristjo.

Da bi lahko izbrala niz ukrepov, ki jih je treba obravnavati v prvi fazi izvajanja, je delovna skupina sprejela metodologijo, ki temelji na tehniki "multi-criteria analiza".

Skupina je kot osnovo za analizo izbrala štiri merila:

- vpliv ukrepov na cilje programa – zmanjšanje števila žrtev,
- izvedljivost ukrepa,
- sredstva, ki so potrebna za njeno izvajanje,
- soglasje različnih akterjev pri ukrepu.

Kot rezultat je skupina določila seznam 11 ukrepov, naloženih v skladu z vsakim od posameznih meril. Generalni direktorat za promet in delovne skupine so bili prepričani, da bi uravnotežena porazdelitev vlog in odgovornosti med različne akterje morala biti ključni dejavnik uspeha.

6.1.4 Predstavitev 11 glavnih ukrepov in kratek opis

Ukrep 1 – Okrepitev usposabljanja na področju varnosti v cestnem prometu z motornim kolesom

Teoretično usposabljanje se bo osredotočilo zlasti na obrambno vožnjo s poudarkom na manevre 4-kolesnih vozil, ki predstavljajo resno nevarnost za motorna kolesa. V tečaju, ki bo trajal od tri do šest ur, bo treba spodbujati tudi tiste imetnike vozniškega dovoljenja B-kategorije, ki želijo voziti motorna kolesa in se zavedajo, kakšno hipotetično nevarnost predstavljajo motoristom v prometu.

Ukrep 2 – Predstavitev teme "motorno kolo" v tečaju cestnoprometnih predpisov za dvosledna vozila

Trčenja med enoslednimi in drugimi vozili predstavljajo 70 % vseh prometnih nesreč, kjer so udeležena enosledna vozila.

Na tečaju cestnoprometnih predpisov za vozniško dovoljenje dvoslednih vozil (B, B + E, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E), bodo morali predstaviti nevarnosti, ki prežijo na voznike enoslednih vozil.

Ukrep 3 – Odlašanje je najnižja starost za dostop do nekaterih vozil

Menimo, da vožnja nekaterih vrst vozil zahteva minimalno starost, ki je neodvisna od izkušenj. Kot ukrep skupina predvideva dvig minimalne starosti za dostop do mopedov s trenutnih 14 na 15 let.

Ukrep 4 – Napredovanje glede na starost in izkušnje

Skupina si prizadeva razvijati pridobivanje licence vzporedno z izkušnjami voznika. Med že obstoječi licenci A in A1 namerava uvesti novo vrsto, "vmesno" licenco, ki se bo imenovala A2. Nova licenca A2 bo omogočila osebam, starejšim od 18 let, voziti motorna kolesa do 400 ccm. Tako bo dostop do licence A omogočen šele takrat, ko bo posameznik lastnik A2 najmanj določeno vrsto let. Drugi ukrepi za spodbujanje postopnega dostopa pa so: omejitev za največjo hitrost, omejitev glede na starost ali stopnjo izkušenj ter obvezna vožnja s spremljevalcem v začetnem obdobju, ko je licenca opravljena.

Ukrep 5 – Spodbuda za udeležbo na tečajih in pridobitev certifikata

Spodbuda za pospeševanje udeležbe se lahko ustanovi na dva načina: namesto nekaterih sankcij (npr. mestni svet Londona preklicuje nekatere sankcije, 3 točke in 60 funtov v zameno za pomoč vozniku) ali s pridobitvijo neposredne spodbude, kot so popusti na zavarovalne premije, kuponi za gorivo, popusti za varnostno opremo motornih koles itd.

Ukrep 6 – Varnost v cestnem prometu s tečaji za poklicne skupnosti

Ocenjeno je, da okoli 110.000 strokovnjakov (vključno s podizvajalci, pogodbeniki, zasebnimi podjetji in drugimi javnimi uslužbenci) uporablja motorna kolesa ali mopede kot delovno orodje. Ta ukrep jih vključuje v tečaje usposabljanja iz varnosti v cestnem prometu. Tečaj se bo osredotočil na preprečevanje tveganja v nevarnih situacijah ter sprejetje najboljše prakse v zvezi z vožnjo in opremo.

Ukrep 7 – Ocena prometa – sobivanje in ukrepi – segregating

Med dvoslednimi in enoslednimi vozili trenutno ni soglasja o skupnem scenariju, ki bi omogočal usklajeno rešitev v zvezi z ločevanjem in soudeležbo v prometu. Cilji za zmanjšanje stopnje nesreč, ki jih določajo pravila, infrastruktura in mehanizmi za mobilnost v mestih in izven naselij bi lahko prispevali k različnim prometnim tokovom. Med te ukrepe lahko štejemo:

- ustanovitev posebnih pasov za motorna kolesa na cestah v večjih prometnih mestih,
- kombinirano uporabo avtobusnih prog skupaj z enoslednimi vozili,
- širše prometne pasove na nekaterih mestnih cestah in izven mest za bolj enakovreden položaj med dvoslednimi in enoslednimi vozili.

Ukrep 8 – Ohranjanje in izboljšanje stanja cestnega omrežja

Ohranjanje in vzdrževanje cestnega omrežja vpliva na varnost v cestnem prometu, še posebej pri enoslednih vozilih. Elementi, kot so pesek na cesti, izbočenost, spolzka razlitja, fini pesek, zalivke, luknje idr. pomenijo vse večkrat visoko stopnjo nevarnosti, ki največkrat pripelje do izgube nadzora nad vozilom. Strateški načrt predlaga dva ukrepa v zvezi z izboljšanjem ohranjanja cestnega omrežja:

- usklajevanje DGT, ki je odgovoren za vzdrževanje cestnega sistema s krajevnimi oblastmi, da ocenijo, kje so tiste kritične točke, ki predstavljajo določeno nevarnost na cesti;
- vzdrževalec infrastrukture je lahko, če tako odloči sodišče, prav tako kazensko odgovoren za prometno nesrečo.

Ukrep 9 – Izboljšanje sistemov za varnost vozil na cesti

V skladu z najnovejšimi študijami, objavljenimi v Španiji, bi v prometnih nesrečah, v katerih so bila udeležena enosledna vozila, med leti 2001 in 2005 v kar 30 % lahko to preprečili, če bi bila zavorna zmogljivost uporabljena pravilno. V Evropi trg ponuja motorje z vgrajenim sistemom ABS, vendar le pri cenovno dražjih motorjih. Industrija je podpisala sporazum, s katerim se zavezuje, da bo postopno uvedla napredno zaviranje s sistemom ABS v svoje modele. Direktiva se mora osredotočiti na pripravo poslovnega načrta za projektiranje, gradnjo in razširjanje naprednih zavornih sistemov za evropsko industrijo.

Ukrep 10 – Izboljšanje vidnosti vozila

Ocenjeno je bilo, da pri tretjini nesreč, v katere so bila vključena enosledna vozila z dvoslednimi, voznik dvoslednega vozila ni opazil motorista. Največkrat so jih spregledali v križiščih, pri prehitevanju, na avtocesti ... Cilj tega ukrepa je izboljšati vidljivost tako voznika motornega kolesa kot samega motornega kolesa:

- spodbujanje uporabe fluorescentnih barv jaken ali trakov na jaknah,
- uporaba odsevnih materialov na motornih kolesih,
- obvezna uporaba luči podnevi in ponoči.

Ukrep 11 – Zamenjava varnostnih ograj

Ministrstvo za javno upravo je dalo v obratovanje načrt za prilagajanje zadrževalnih sistemov z načrtom za nadomestitev sedanjih zadrževalnih sistemov, ki zaščitijo voznike motornih koles. Snovalci načrta se zavedajo, da je znatni del motorističnih nesreč na cestah, ki imajo veliko zavojev. Načrt predvideva vgradnjo zaščitnih sistemov za motorna kolesa na enotnih cestiščih v lasti pokrajin, kjer bodo sodelovali tudi mestni sveti. V ta namen bo podpisan dvostranski sporazum med državo in lokalnimi skupnostmi.

Ta ukrep vključuje tudi nameščanje zaščitne ograje na nacionalnem cestnem omrežju. Akcijski okvir bo vključeval nove rešitve in tehnologije, ki bi jih bilo mogoče sprejeti ter bi poskrbele za boljšo varnost.

7 Predlogi za izboljšanje varnosti motoristov v Republiki Sloveniji s strani avtošole

Svoje predloge želimo razdeliti v dve skupini. V prvo skupino bi vključili tiste, ki bi jih lahko dosegli s spremembami v Zakonu o varnosti v cestnem prometu ter s spremembami v programu za usposabljanje v avtošoli. V drugo skupino pa bi vključili predloge, ki bi jih lahko samoiniciativno uporabljali učitelji vožnje pri učenju svojih kandidatov. Tu bi se predvsem osredotočil na nasvete, demonstracije, pomoč pri nakupu zaščitne opreme ter motornega kolesa ...

7.1 Predlogi za spremembe v Zakonu o varnosti v cestnem prometu ter programu usposabljanja v avtošoli

Prvi predlog, ki se mi zdi najbolj pomemben, je ta, da bi morali razširiti program usposabljanja s sedanjih 7 na najmanj 20 ur. Že v starem programu za usposabljanje je trajalo minimalno 16 ur, kar je kandidate bolje pripravilo na situacije v prometu. S tem predlogom bi lahko preprečili pritiske kandidatov, ki bi radi iz finančnih razlogov čim hitreje pridobili vozniško dovoljenje. Zaradi tega kandidat pogosto pridobi vozniško dovoljenje s premalo izkušnjami za samostojno vožnjo v prometu. Tega bi se morale zavedati tako avtošole, ki prakticirajo tako usposabljanje, kot tudi sami kandidati, ki pridobijo vozniško dovoljenje na tak način. Ti kandidati dostikrat predstavljajo nevarnost v prometu tako sebi kot tudi drugim udeležencem.

Drugi predlog je, da bi moralo ocenjevanje na izpitni vožnji trajati dve uri in ne eno kot sedaj. Poleg preverjanja o poznavanju cestnoprometnih pravil je potrebno preveriti tudi samo tehniko vožnje izven naselja, kjer se vozniki motornih koles največ vozijo. S tem bi se lahko preverilo vožnjo skozi ovinke, prehitevanje in ostale elemente, ki so pri voznikih motornih koles zelo pogosti.

Tretji predlog je, da bi bilo z zakonom določeno, da mora vsak kandidat, ki pridobi vozniško dovoljenje, vsaj vsaka 3 leta obiskati trening varne vožnje, kjer bi lahko tako vozniki začetniki kot tudi bolj izkušeni izpopolnili svojo tehniko vožnje. Tu bi se lahko seznanili tudi z novo tehnologijo, ki izhaja s področja motociklizma (ABS, sistem proti zdrsu kolesa ...) in jo tudi preizkusili ter primerjali.

Četrty predlog je, da bi moralo Ministrstvo za promet organizirati čim več akcij, kjer bi lahko predstavili varno vožnjo z motornih kolesom. Tu bi lahko obiskovalci pridobili tudi marsikateri nasvet in se preizkusili v spretnostni vožnji z motornim kolesom. Najpomembneje pa je to, da bi si lahko motoristi izmenjali svoje izkušnje v prometu. Te akcije pa bi seveda organizirali s pomočjo ostalih organizacij, kot so: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, policija, avtošole ...

Peti predlog je, da bi se moralo v Sloveniji zgraditi dirkališče, kamor bi lahko marsikateri motorist šel preizkusit svoj jekleni konjiček ter sprostit adrenalin. Kar prevečkrat se cesta uporablja za dirkanje ter preizkušanje samega sebe, kar velikokrat pripelje tudi do katastrofalnega zaključka. Z dirkališčem bi lahko vsaj delno rešili te probleme. Za vzgled si lahko vzamemo nekatere sosednje države, ki taka dirkališča že imajo.

Šesti predlog je, da v nekaterih primerih ne izključimo vzdrževalca cest za povzročitev prometne nesreče. Velikokrat se zgodi, da so ceste slabo vzdrževane, prometna signalizacija je slaba ali celo nepravilno postavljena, kar pa hitro lahko pripelje do prometne nesreče. S tem ukrepom bi se tudi vzdrževalec cest lahko zamislil in marsikje ravnal dosti bolj odgovorno, kar bi pripomoglo k boljši varnosti v prometu.

7.2 Predlogi za učitelje vožnje, ki usposabljujejo kandidate za vožnjo enoslednih vozil

Prvi predlog je, da bi se morali tudi učitelji vožnje zavedati, da kandidatov ne poučujejo samo za pridobitev vozniškega dovoljenja, temveč tudi za kasnejše obnašanje v prometu.

Drugi predlog je, da bi morali učitelji vožnje tudi sami ohranjati kondicijo za vožnjo motornega kolesa in svoje izkušnje na različne načine prenašati kandidatom. Pogosto kandidat hitreje in lažje dojame, če mu poleg besedne razlage tudi demonstriramo določene elemente vožnje in jih podkrepimo s praktičnimi izkušnjami.

Tretji predlog je, da bi morali učitelji vožnje spremljati kandidata tudi na motorju, ne pa samo z avtom. Tako bi lahko kandidatu demonstrirali pravilno in varno vožnjo v prometu in si s tem dvignili ugled in spoštovanje kandidata.

Četrty predlog je, da bi se morala večkrat organizirati tudi skupinska vožnja kandidatov. Motoristi se večino časa vozijo v skupinah, zato bi morali tega učiti že v avtošolah in opozoriti kandidate na nevarnosti, ki lahko nastanejo pri vožnji v skupinah.

Četrty predlog je, da bi moral biti pri poučevanju kandidatov večji poudarek na vožnji s sopotnikom. Vsak motorist se velikokrat sreča z vožnjo s sopotnikom in če nima vsaj malo izkušenj, je lahko taka vožnja zelo nevarna za oba.

Peti predlog je, da bi morali učitelji vožnje svetovati kandidatom o primernosti zaščitne opreme (čim bolj žive barve, primerni materiali ...) in motornega kolesa.

8 Zaključek

Na slovenskih cestah v zadnjih letih opazamo, da se je število enoslednih motornih vozil povečalo. Vozniki teh vozil imajo vedno večjo vlogo in bistveno prispevajo k varnosti v cestnem prometu. Obenem pa ne gre prezreti obnašanja in ravnanja ostalih udeležencev do voznikov enoslednih motornih vozil. Vozniki enoslednih motornih vozil ostajajo, kar zadeva varnost, ena izmed bolj izpostavljenih skupin. Podatki kažejo, da je potrebno tej kategoriji posvetiti večjo pozornost, saj se je delež mrtvih voznikov enoslednih motornih vozil v prometnih nesrečah v primerjavi z letom 2007 povečal.

V diplomski nalogi je na kratko predstavljeno, kako poteka samo usposabljanje kandidatov v avtošoli, prednosti ter pomanjkljivosti le-tega. Predlagane so spremembe v Zakonu o varnosti cestnega prometa, spremembe programa usposabljanja kandidatov za voznike enoslednih motornih vozil in program usposabljanja rednega dopolnilnega izpopolnjevanja učiteljev vožnje pri samem učenju vožnje. Predlagane spremembe zakona se dotikajo predvsem časa trajanja usposabljanja kandidata za pridobitev vozniškega dovoljenja, obvezno vsakoletno teoretično ter praktično usposabljanje učiteljev vožnje in izpitnih komisij. Med usposabljanjem kandidata mora učitelj vožnje z demonstracijo ponazoriti čim več elementov varne vožnje in na motornem kolesu spremljati kandidate pri vožnji v skupini.

Z upoštevanjem zgoraj naštetih predlogov bi bilo število smrtnih žrtev vsaj za eno manj in s tem bi bil tudi cilj te diplomske naloge dosežen.

Literatura

- Pavletič, F. et al. (2002). *Programi usposabljanja za voznike motornih koles*. Ljubljana: AMZS.
- Pravilnik o avtošolah (Ur. l. RS, št. 113/2005)
- Pravilnik o voznškem izpitu, (Ur.l. RS., št. 29/2006)
- Zakon o varnosti cestnega prometa, (Ur. l. RS, št.:25/2006)

Spletne strani:

- <http://www.erso.eu/>, 22. 4. 2009
- <http://www.policija.si/>, 28. 4. 2009
- <http://www.bb-kranj.si/>, 4. 5. 2009
- <http://www.oeamtc.at/index.php>, 10. 5. 2009
- <http://www.motosvet.com/index.php>, 11. 5. 2009

Kazalo slik

<i>Slika 1: Izvedba elementa št. 1</i>	17
<i>Slika 2: Izvedba elementa št. 2</i>	17
<i>Slika 3: Izvedba elementa št. 3</i>	18
<i>Slika 4: Izvedba elementa št. 4</i>	18
<i>Slika 5: Izvedba elementa št. 5</i>	19
<i>Slika 6: Izvedba elementa št. 6</i>	20
<i>Slika 7: Izvedba elementa št. 7</i>	20
<i>Slika 8: Izvedba elementa št. 8</i>	21
<i>Slika 9: Izvedba elementa št. 9</i>	21
<i>Slika 10: Trening varne vožnje 1</i>	24
<i>Slika 11: Hitrostni motor</i>	25
<i>Slika 12: Trening varne vožnje2</i>	26
<i>Slika 13: Simulator motorja</i>	29
<i>Slika 14: Policijska predstavitev</i>	30
<i>Slika 15: Primer simulacije</i>	30

Kazalo grafov

Graf 1: Število smrtnih žrtev (vir: ETSC)	5
Graf 2: Razmerje žrtev (vir: ETSC).....	6

Kazalo tabel

Tabela 1: Postopno pridobivanje kategorije	4
Tabela 2: Ukrepi policije (vir: spletna stran policije)	8
Tabela 3: Program usposabljanja kandidatov v avtošoli – teoretični del	11
Tabela 4: Program usposabljanja kandidatov v avtošoli – praktični del.....	14