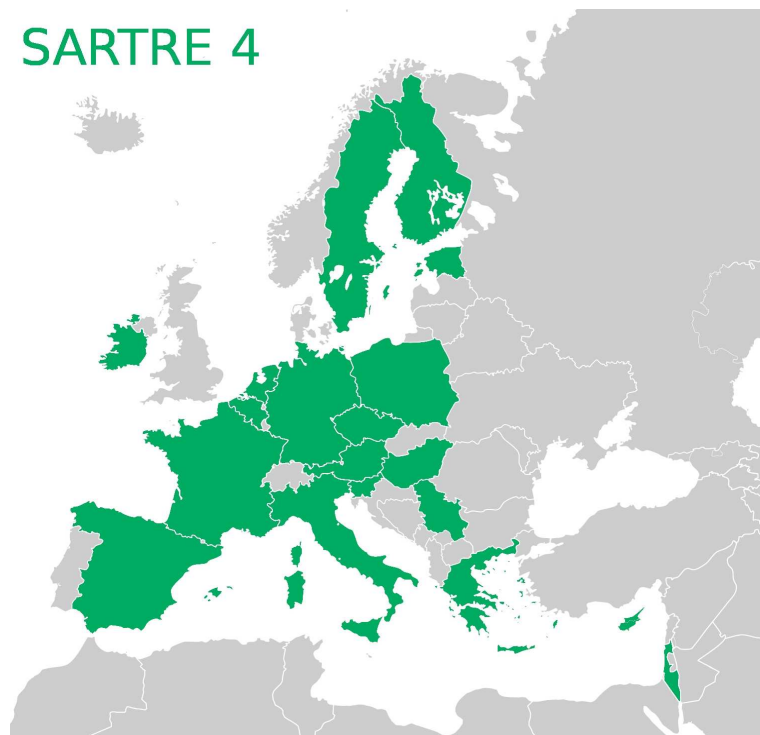

**SOCIALNA STALIŠČA DO PROMETNE VARNOSTI V
EVROPI IN SLOVENIJI**

Raziskovalni projekt SARTRE 4



**Marko Polič, Andreja Avsec, Boštjan Bajec, Marko Divjak,
Anja Podlesek**

Ljubljana, 2012

Marko Polič, Andreja Avsec, Boštjan Bajec, Marko Divjak, Anja Podlesek
SOCIALNA STALIŠČA DO PROMETNE VARNOSTI V EVROPI IN SLOVENIJI
Izdajatelj: Javna agencija RS za varnost prometa, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
Za izdajatelja: Mateja Markl, Vodja Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
Knjižica je nastala v okviru mednarodnega projekta SARTRE 4, ki ga je sofinancirala tudi Evropska komisija. Knjižica je dostopna v elektronski obliki na spletnih straneh Javne agencije RS za varnost prometa v okviru Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.
Strokovni sodelavci: Mateja Markl, Bojan Žlender
Produkcija in tisk: Filozofska fakulteta UL, Ljubljana
Naklada: 150 kom.
Ljubljana, 2012

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

Marko Polič, Andreja Avsec, Boštjan Bajec, Marko Divjak, Anja Podlesek
Socialna stališča do prometne varnosti v Evropi in Sloveniji

Kje smo in kam gremo s prometno varnostjo v Sloveniji

Raziskava SARTRE, ki se je v Sloveniji izvajala že tretjič, je edina tovrstna raziskava v evropskem prostoru o stališčih voznikov in drugih udeležencev v prometu glede tveganega ravnanja v prometu. Velika vrednost raziskave je, da gre za prečno in longitudinalno raziskavo hkrati, ki tako omogoča primerjave podatkov skozi čas, na podlagi česar lahko sklepamo o trendu spreminjanja odnosa voznikov do treh glavnih dejavnikov prometnih nesreč (hitrosti, alkohola in uporabe varnostnega pasu). Po drugi strani pa kaže tudi prečno stanje odnosa v posamezni državi in omogoča primerjavo med evropskimi državami. Raziskava SARTRE 4 je poleg voznikov vključila še druge udeležence v prometu (motoriste, pešce, kolesarje itd.), o katerih je le malo podatkov o njihovih stališčih.

Za Slovenijo ima sama raziskava SARTRE še večji pomen, saj je tovrstnih znanstvenih raziskav, ki so tudi metodološko neoporečne, opravljene na dovolj velikem vzorcu, da omogočajo posplošitev rezultatov, res izredno malo v našem prostoru. Tako lahko na podlagi pridobljenih rezultatov spremljamo trend spreminjanja stališč do odnosa do vožnje pod vplivom alkohola in različnih možnih zakonodajnih ukrepov skozi časovno perspektivo prejšnjega desetletja (SARTRE 2 do SARTRE 4), ter razlike v stališčih in prepričanjih med različnimi vrstami udeležencev v prometu.

V zadnjem obdobju na področju prometne varnosti opažamo velik napredek z vidika statističnih podatkov o številu žrtev prometnih nesreč, mrtvih in huje poškodovanih, ki se na naše veselje znižuje. Seveda pa je pomembno, da se hkrati spreminja tudi odnos do varnosti na splošno, saj so samo tako lahko ta izboljšanja tudi posledica dolgotrajnejših procesov, ki bodo vzdrževala trend nižanja žrtev tudi v slabših časih, kot je gospodarska kriza. Le s spremembo odnosa udeležencev do najbolj tveganih ravnanj v prometu ter posledično tudi večjo verjetnostjo za varnejše ravnanje lahko upamo na dolgoročne rezultate in večjo prometno varnost na daljši rok.

Hkrati nam podatki raziskave SARTRE dajejo tudi sporočila in usmeritev glede prihodnjega vplivanja na odnos udeležencev do varnosti ter možnih zakonodajnih sprememb ter primerjavo z najbolj varnimi evropskimi državami, kar bi si vsi, ki delamo na tem področju, želeli doseči. Stroka nas uči in vedno znova dokazuje, da vsi dobri ukrepi vedno temeljijo na dobri osnovni analizi in predhodnih podatkih, saj lahko le tako dobro načrtujemo in usmerjamo aktivnosti in ukrepe.

Prometna varnost ni stvar posameznika, ampak zahteva, da vsi posamezniki, vsak v okviru svojega ravnanja in delovanja, delujemo v smeri večje prometne varnosti, kar je osnovna filozofija Vizije 0.

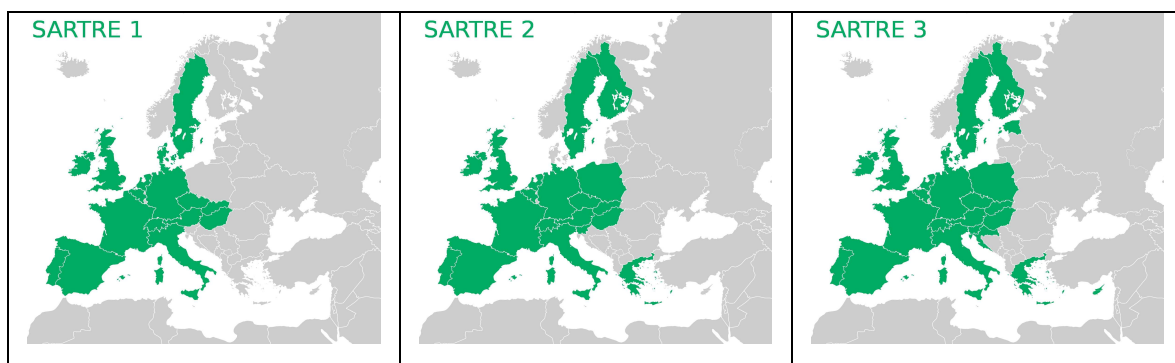
Mateja Markl
vodja SPV

Kazalo

Kje smo in kam gremo s prometno varnostjo v Sloveniji.....	3
1 Kratka zgodovina projektov SARTRE	5
2 Ključni vzroki prometnih trkov	6
3 Metoda.....	7
4 VOZNIKI	8
4.1 Hitrost	11
4.2 Vožnja pod vplivom alkohola, drog, zdravil, ali utrujenosti	15
4.3 Uporaba varnostnih pasov.....	21
4.4 Primerjave s predhodnimi raziskavama SARTRE 2 in 3.....	22
5 MOTORISTI	26
6 DRUGI PROMETNI UDELEŽENCI	35
7 SKLEP	38
8 Viri.....	39

1 Kratka zgodovina projektov SARTRE

Kot navajajo avtorji v kratkem povzetku izsledkov projekta SARTRE 2 (1998), se je ta spočel leta 1989, ko so raziskovalci iz različnih evropskih inštitutov za prometno varnost ustanovili konzorcij za raziskovanje stališč voznikov do cestno-prometne varnosti : SARTRE, **S**ocial **A**ttitudes to **R**oad **T**raffic **R**isk in **E**urope, tj. socialna stališča do cestno-prometnih tveganj v Evropi. Pobudniki so bili predstavniki najpomembnejših inštitutov za raziskovanje prometa in prometne varnosti v Evropi, pridružili pa so se jim še drugi inštituti in/ali organizacije odgovorne za prometno varnost iz različnih evropskih držav. Zanimala so jih stališča voznikov do tveganj v cestnem prometu, njihovo samoporočano vedenje, podpora različnim prometnim predpisom in varnostnim ukrepom ter odkrivanje socialnih in kulturnih dejavnikov v njihovi osnovi. Raziskava je namreč omogočala primerjave med sodelujočimi državami, raziskovanje razmer v Evropi ter sprememb v času.



SLIKA 1. Zemljevid s prikazom držav vključenih v raziskovalne projekte SARTRE 1, 2 in 3. Na naslovnici je zemljevid držav vključenih v projekt SARTRE 4 (konzorcij SARTRE 4).

Terenski del raziskave SARTRE 1 je potekal v letih 1991 in 1992 v 15 državah, od katerih jih je bilo 10 članic EU. SARTRE 2 je potekal v letih 1996 in 1997 v 19 državah, SARTRE 3 pa med v letih 2002 in 2003 v 23 državah, 15 članicah EU, sedmih 'pripravnica' in dveh nečlanicah. SARTRE 4 poteka v 19 državah, 17 članicah EU in 2 nečlanicah (Izrael in Srbija). Očitno je širjenje projekta na vse več evropskih držav, zmanjšanje števila vključenih držav v sedanjem projektu pa je še najbolj verjetno posledica splošne gospodarske krize in ne podcenjevanja vrednosti projekta. Omeniti kaže tudi pomembnost časovnega poteka raziskave, saj ta lahko sovпада z za prometno ureditev pomembnimi dogodki v posamezni ali več državah (npr. sprememba predpisov, nove

avtoceste, spremembe v ceni goriva), ki lahko pomembno vplivajo na odgovore udeležencev.

Raziskava je svojo vrednost pokazala – drugače ne bi potekala že njena četrta izvedba – kar ji v svojem kritičnem prikazu priznavata tudi Gormley in Fuller (2010). Avtorja menita, da predstavljajo raziskave SARTRE dober in izčrpen vir podatkov o stališčih in vedenju voznikov.

Raziskava SARTRE se ukvarja predvsem s stališči tj. z *nagnjenostjo da se na določen način odzivamo na okolje*. Odzivi so lahko čustveni (vrednotenje), spoznavni (prepričanja, mnenja, ideje o stališčnem objektu) in vedenjski (vedenjske namere ali akcijske težnje). Mnogi avtorji poudarjajo vrednostno določevalni značaj stališč, ko naj bi se izraz 'stališče', nanašal na splošna, trajna pozitivna ali negativna čustva do osebe, objekta ali zadeve. Ob pripombi, da se stališča lahko tudi ne kažejo v konkretnih vedenjih je potrebno povedati, da so stališča nagnjenja ali težnje, da se *nasploh* vedemo pozitivno ali negativno do stališčnega objekta. To pomeni, da se stališča lahko izražajo v različnih odzivih – da bi opazili splošno odzivno težnjo se moramo zanašati na širok in reprezentativen vzorec vedenj na področju, ki ga zajema stališče. Prav to – odnos med stališči in vedenjem – pa je pomembno za raziskavo SARTRE, saj naj bi se v odgovorih nakazovale vedenjske namere udeležencev, na neustrezna stališča pa bi kazalo vplivati.

2 Ključni vzroki prometnih trkov

Prometno nezgodo oz. nesrečo lahko opredelimo kot nenaden, nepričakovan, nenameren dogodek na javni cesti ali drugi prometni površini, v katerem je bilo udeleženo vsaj eno vozilo v gibanju in v kateri je nastala materialna škoda in/ali je bila ena ali več oseb poškodovanih ali je izgubilo življenje. Zaradi določenih nejasnosti v pomenu besede nezgoda ali njene sopomenke nesreča, avtorji v zadnjem času vse raje uporabljajo izraz 'trk', ki je nevtralnejši in ni povezan z naključnostjo, srečo ipd. Poleg trkov bi morali upoštevati pri obravnavi prometne varnosti tudi dogodke, ki so skoraj trki. Sem spadajo različna dejanja, ki se končajo z uspešnim zaviranjem, umikanjem in drugimi odzivi voznikov ali pešcev. Zavedati se moramo, da je dejanski prometni trk razmeroma redek dogodek, vendar pa so situacije 'skoraj trkov' kar pogoste. Lahko rečemo, da se

trk¹ zgodi vedno, kadar eden ali več dejavnikov, označenih za njegov vzrok, *odstopa* od pravila v taki meri, da ga prometni sestav ne zmore prilagoditi.

Razlikujemo *neposredne* in *posredne* človeške vzroke za nezgodo. V prvem primeru gre za tista dejanja ali nedejanja neposredno pred nezgodo, ki povečujejo verjetnost trčenja (npr. neustrezno opazovanje, nepozornost, prehitra vožnja), v drugem pa za tista voznikova *stanja* ali *pogoje*, ki neugodno vplivajo na njegovo zmožnost za varno vožnjo (utrujenost, bolezen, vpliv alkohola, jeza ipd.). Nekatera stanja so občasna ali začasna, druga spet stalnejša, pač odvisno od posameznika in njegovega okolja.

Našteti dejavniki ne delujejo osamljeni in so pogosto med seboj povezani v nastanku nezgode. Med vsemi je vožnja v pijanem stanju najbrž najbolj znana. V projektu SARTRE 4 so zajeti vplivi alkohola, drog, zdravil in utrujenosti.

V nadaljnjem si bomo ogledali predvsem nekaj ugotovitev o treh glavnih dejavnikih, ki jih obravnava raziskava SARTRE: *prehitri vožnji, vožnji pod vplivom alkohola in pripenjanju z varnostnim pasom*. Videli bomo kako je s tem pri voznikih avtomobilov in motoristih, odnos do različnih drugih vidikov prometne varnosti pa si bomo ogledali pri njih in drugih prometnih udeležencih.

3 Metoda

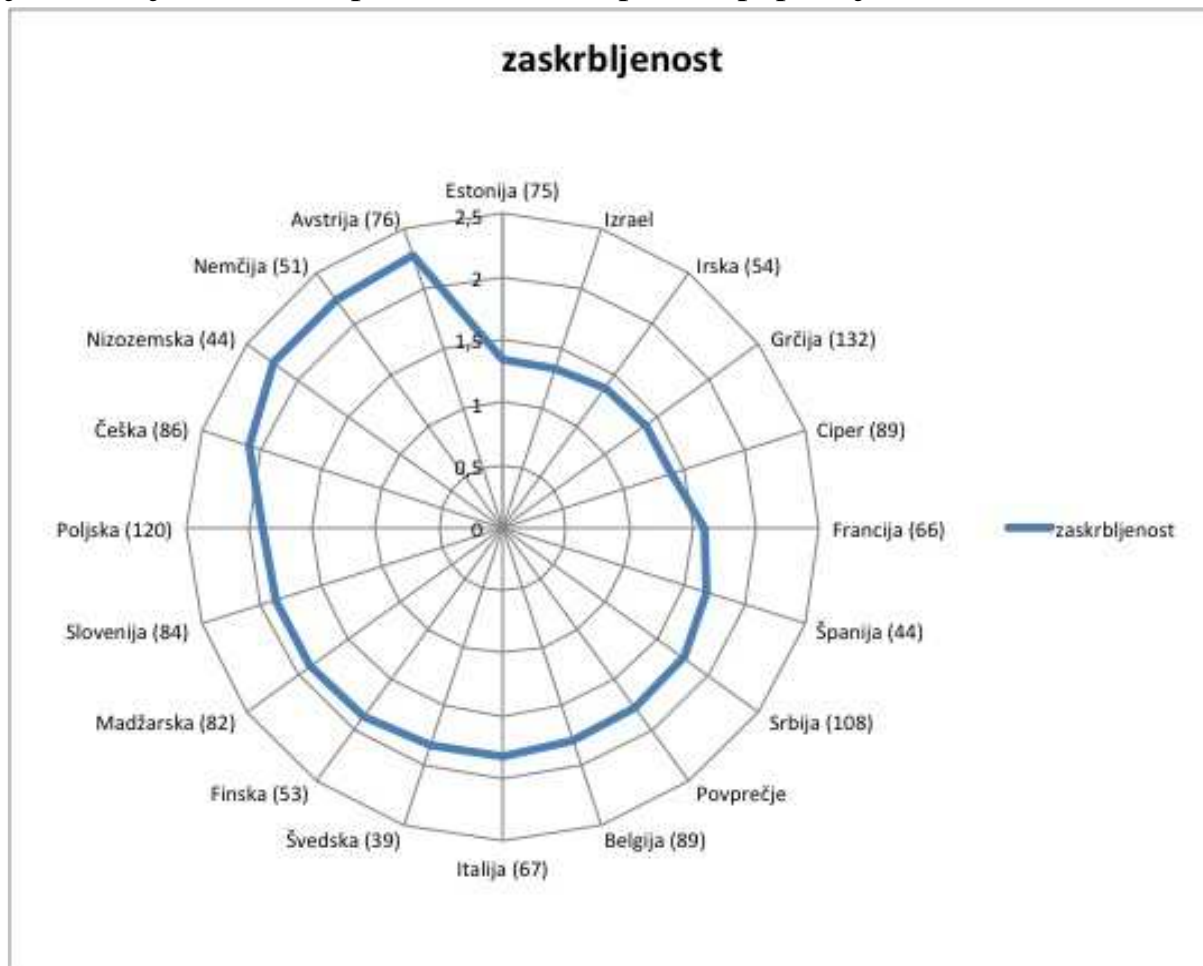
Cilj raziskave je opis dejanskih stališč in (samoporočanega) vedenja do prometnih tveganj in varnosti na cesti v državah vključenih v projekt. Vsak od partnerjev je moral izvesti raziskavo v svoji državi. Rezultate so nato poslali francoskemu inštitutu INRETSu (koordinatorju raziskave v Evropi), ki je datoteke pregledal in združil v enotno datoteko.

Ciljno populacijo raziskave SARTRE 4 v Sloveniji predstavljajo vsi prebivalci s stalnim prebivališčem v Republiki Sloveniji, stari med 18 in 70 let. Realiziran vzorec je vseboval skupaj 1.017 oseb, od katerih je bilo 610 voznikov avtomobila, 206 motoristov in 201 drugih prometnih udeležencev. Podobno je bil oblikovan vzorec tudi v ostalih udeleženi državah. Zbiranje podatkov je potekalo v obliki osebnega anketiranja na terenu.

¹ V besedilu bomo namesto ustreznjšega izraza 'trk', še naprej uporabljali izraza 'nezgoda' ali 'nesreča', ker je bil slednji uporabljen tudi v vprašalniku in ga uporablja zakonodaja.

4 VOZNIKI

Najprej si bomo ogledali kako je s stališči in vedenjem slovenskih in evropskih voznikov in kaj se je spremenilo glede na prejšnje tri raziskave. Zavedst o prometni varnosti se nedvomno odraža v zaskrbljenosti zanjo. Podatki kažejo, da je zaskrbljenost zaradi prometnih nesreč po Evropi precej različna.

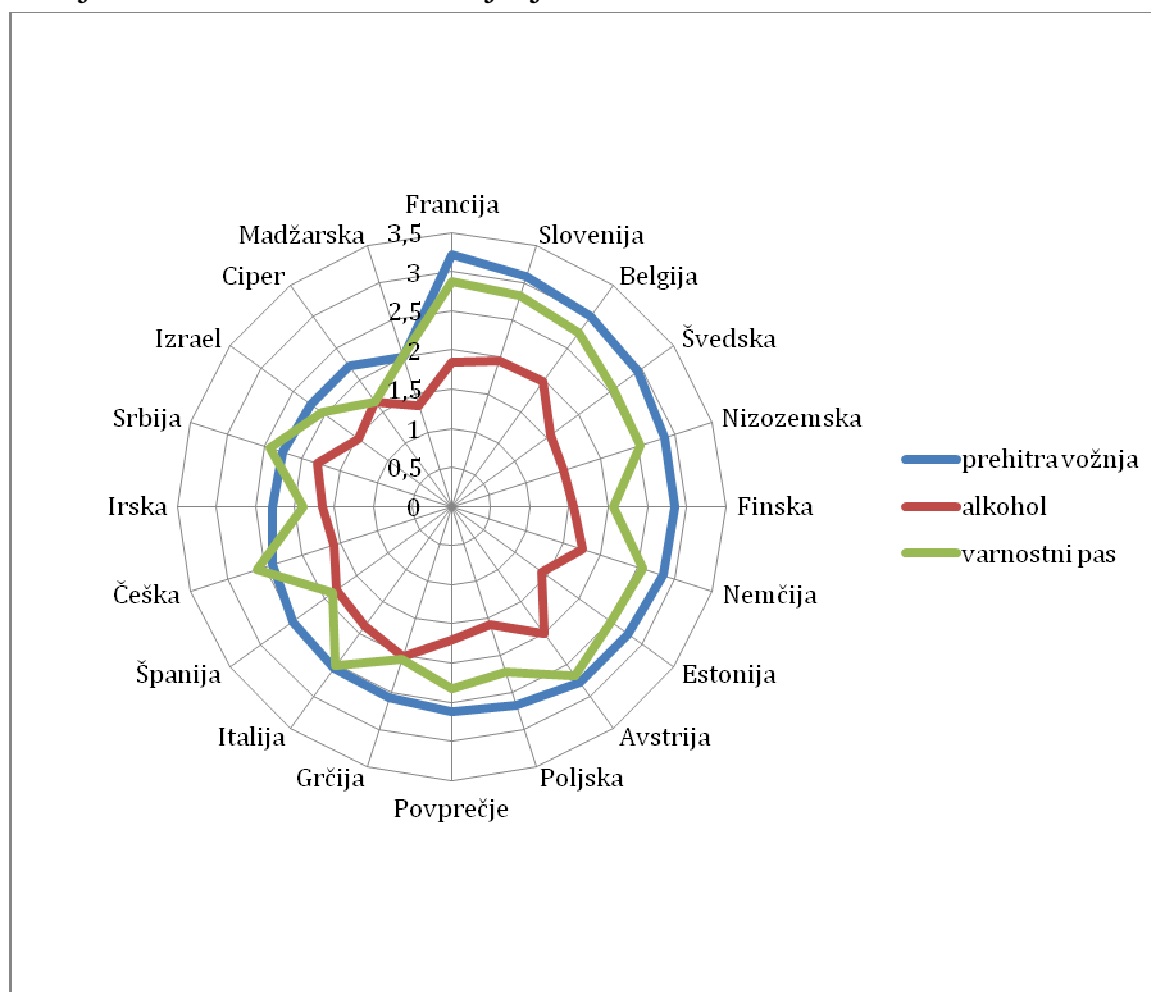


SLIKA 2. Zaskrbljenost zaradi prometnih nesreč (1 = zelo zaskrbljen – 4 = sploh ni zaskrbljen). Številke v oklepajih se nanašajo na smrtnost zaradi prometnih nesreč v posamezni državi leta 2009.

V večini držav so vozniki bolj zaskrbljeni zaradi prometnih nesreč kot ne, predvsem pa v Estoniji, Izraelu, Irski, Grčiji, Cipru in Franciji, najmanj pa v Avstriji, Nemčiji in Nizozemski, ki so dejansko prometno bolj varne. Slovenski vozniki so zaskrbljeni, bi pa – glede na razmere – lahko bili še bolj.

Posebno pozornost bomo posvetili trem glavnim vzrokom oz. dejavnikom prometne varnosti: prehitra vožnja, vožnji pod vplivom alkohola in neuporabi

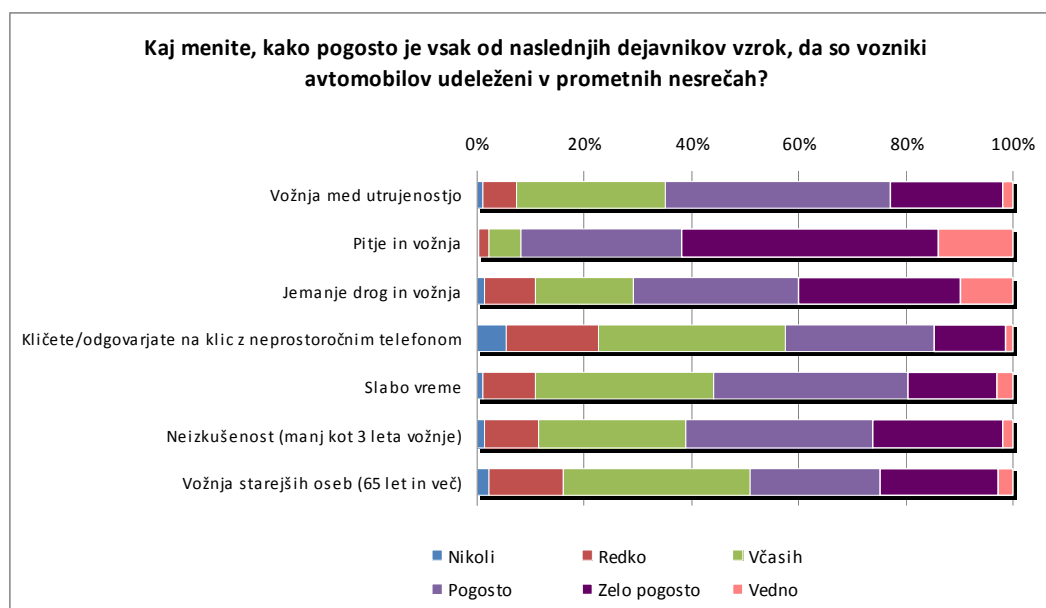
varnostnega pasu. Zavedanje njihovega pomena se kaže tudi v strinjanju s strožjimi kaznimi za tovrstna dejanja.



SLIKA 3. Strinjanje s strožjimi kaznimi za prehitro vožnjo, vožnjo pod vplivom alkohola in za nepripenjanje z varnostnim pasom (1 = močno se strinjam – 5 = močno se ne strinjam, 3 = nevtralna ocena).

Očitno so vozniki malo bolj naklonjeni kot nenaklonjeni strožjim kaznim, predvsem strožjim kaznim za vožnjo pod vplivom alkohola in najmanj za prehitro vožnjo. Nevarnost vožnje pod vplivom alkohola je očitno že bolj prodrla v zavest voznikov kot zavedanje nevarnosti prehitre vožnje in nepripenjanja z varnostnim pasom. Slovenski vozniki pri tem niso med najbolj zglednimi. Morda je to tudi odraz stalnega zviševanja kazni in razmeroma visokih kazni za ta dejanja. Izraelski, ciprski in madžarski vozniki so še najbolj naklonjeni višjim kaznim, kar verjetno odraža prometno-varnostne razmere v teh državah.

Poglejmo si še kaj vozniki menijo o vzrokih prometnih nesreč.



SLIKA 4. Mnenje slovenskih voznikov o vzrokih prometnih nesreč.

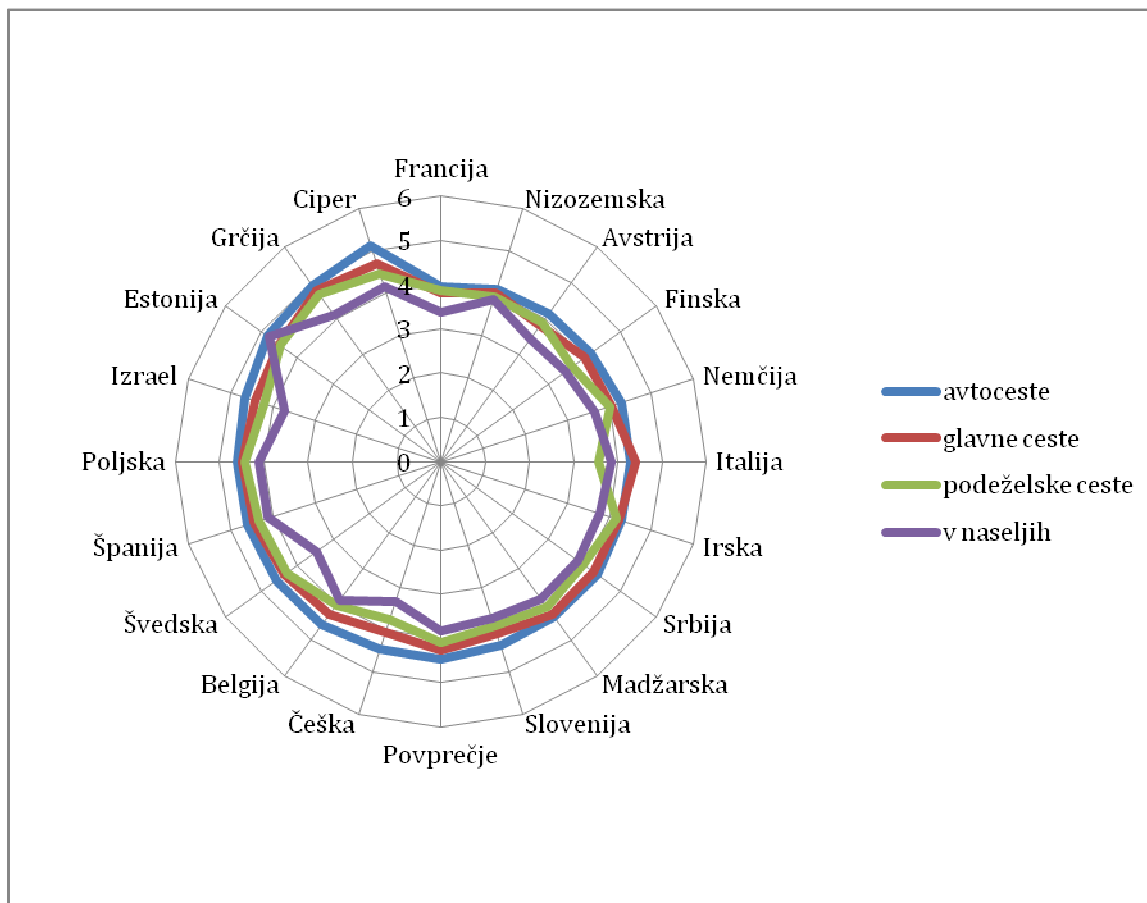
Iz porazdelitve odgovorov je razvidno, da anketirani slovenski vozniki največjo verjetnost za udeležbo v prometnih nesrečah pripisujejo pitju in vožnji, jemanju drog in vožnji, pa tudi vožnji med utrujenostjo in neizkušensosti. Najmanj nevarnosti za udeležbo v nesreči pa vidijo v uporabi telefona med vožnjo, kar očitno odraža nezavedanje o nevarnosti telefoniranja, ki je postalo vsakdanja navada in potreba.

Vožnji med utrujenostjo najmanj pomena za udeležbo v prometnih nesrečah pripisujejo Francozi, največ pa Izraelci, Švedci, Estonci in Irci. Slovenci se glede pomena utrujenosti za nastanek nesreč uvrščamo nekoliko pod evropsko povprečje. O vlogi alkohola v nastanku prometnih nesreč so najbolj prepričani Španci in Estonci, najmanj pa Nemci in Francozi (stališča Slovencev so na ravni evropskega povprečja). Podobno je tudi s zaznavo vožnje pod vplivom drog. Nevarnost tovrstnega početja v največji meri prepoznavajo Španci in Italijani, pa tudi Estonci in Izraelci. Stališča Slovencev glede prispevka vožnje pod vplivom drog na udeležbo v prometnih nesrečah so nekoliko pod evropskih povprečjem. Tudi glede zaznave vplivov neprostorčnega telefoniranja med vožnjo smo Slovenci »slabši« od večine Evropejcev. Nevarnost tovrstnega početja najbolj prepoznavajo Irci in Izraelci, medtem ko smo Slovenci pri tej postavki zabeležili četrti najslabši rezultat. Tudi slabemu vremenu Slovenci pripisujemo manjši vpliv na nastanek prometnih nesreč kot večina Evropejcev. Manjši vpliv od nas mu pripisujejo zgolj še Ciprčani, Čehi in Francozi. Po drugi strani pa Ciprčani

Irci in Estonci največji pomen za nastanek prometnih nesreč pripisujejo neizkušeniosti, sledijo jim še Avstrijci in Madžari (stališča Slovencev so na ravni evropskega povprečja).

4.1 Hitrost

Hitrost je eden pomembnih dejavnikov varnosti in pogledimo si kaj vozniki menijo o prehitri vožnji.



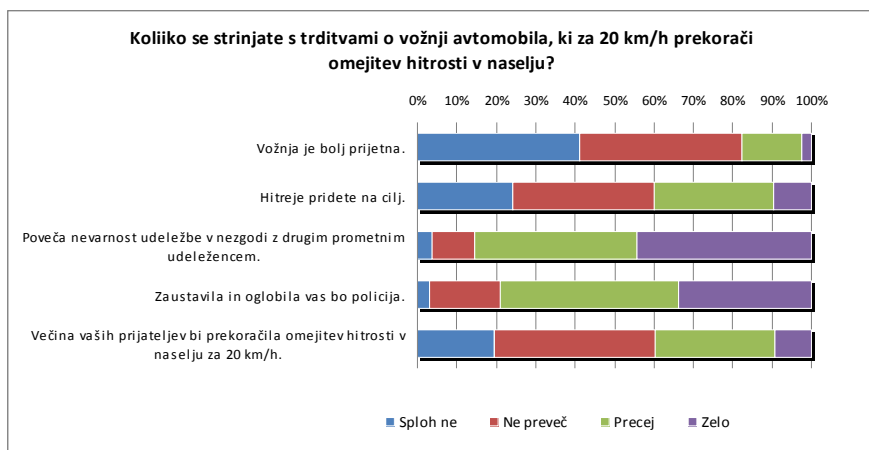
SLIKA 5. Mnenje voznikov o tem, kako pogosto drugi vozniki prekoračijo hitrostne omejitve na različnih vrstah cest (1 = nikoli - 6 = vedno)

Anketirani slovenski vozniki so prepričani, da drugi vozniki precej pogosto prekoračijo hitrostne omejitve na vseh vrstah cest – najpogosteje na avtocestah in nekoliko manj pogosto v naseljih. 40 % anketirancev meni, da drugi vozniki na avtocestah »pogosto« vozijo prehitro, 36 % vprašanih meni, da drugi vozniki to počnejo »zelo pogosto«, medtem ko je slaba desetina vprašanih pogostost prekoračitev hitrostnih omejitev pri drugih voznikih ocenila z odgovorom »vedno«. Pri vožnji v naseljih po mnenju slabe tretjine anketirancev drugi

vozniki »pogosto« vozijo prehitro, slaba petina vprašanih meni, da drugi vozniki to počnejo »zelo pogosto«, le 5 % vprašanih pa je izbralo odgovor »vedno«.

Zaznava pogostosti kršitev omejitev hitrosti na avtocestah (s strani drugih voznikov) nekako sorazmerno narašča s stopnjo izobrazbe. Vozniki z višjo/visoko izobrazbo kršitve drugih voznikov zaznavajo kot pogostejše v primerjavi z vozniki, ki imajo dokončano srednjo šolo, še posebej pa v primerjavi z vozniki, ki imajo dokončano osnovno šolo.

Rezultati slovenskih voznikov so nekoliko pod evropskim povprečjem, kar pomeni, da so Slovenci glede zaznave hitrosti drugih voznikov v prometu nekoliko bolj optimistični (v povprečju pri drugih voznikih ne zaznavajo hujših/večjih kršitev omejitev hitrosti).

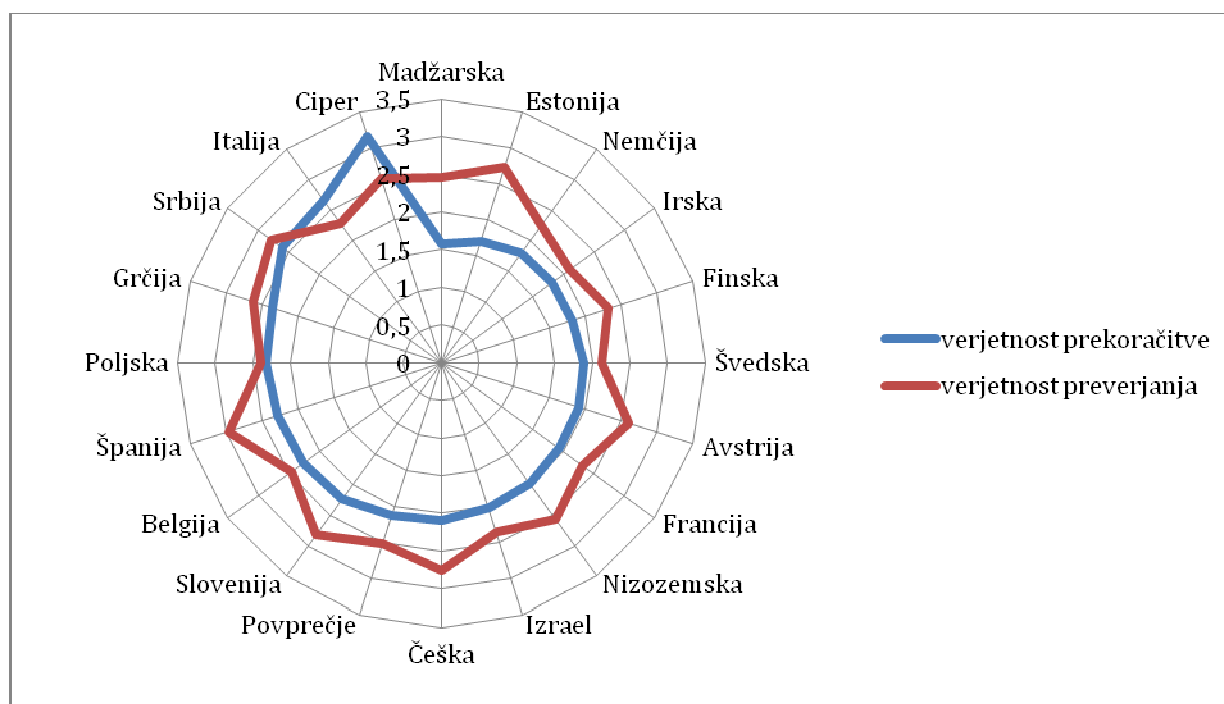


SLIKA 6. Strinjanje slovenskih voznikov s trditvami o vožnji, ki za 20 km/h prekorači omejitev hitrosti v naselju.

Dobrih 80 % slovenskih voznikov se strinja, da prehitra vožnja v naselju »sploh ni« oz. »ni preveč« prijetna. Poleg tega se večina anketirancev »precej« oz. »zelo« strinja s trditvama, da prehitra vožnja poveča nevarnost udeležbe v nezgodi z drugim prometnim udeležencem in da bo voznik v primeru prehitre vožnje ustavljen in kaznovan s strani policije. Po drugi strani pa so anketiranci glede časovnega prihranka v primeru prehitre vožnje in zaznanega vedenja svojih prijateljev nekoliko bolj ambivalentni. Kar 40 % vprašanih se namreč »precej« oz. »zelo« strinja s trditvama, da se zaradi prehitre vožnje hitreje pride na cilj in da bi večina njihovih prijateljev prekoračila omejitev hitrosti v naselju za 20 km/h.

Mlajši anketiranci, stari med 17 in 24 let, se v pomembno večji meri kot ostali strinjajo s trditvama, da je prehitra vožnja (za 20km/h v naselju) bolj prijetna in da se hitreje pride na cilj. Vozniki, stari med 17 in 24 let oz. med 25 in 34 let, se prav tako v pomembno večji meri strinjajo s trditvijo, da bi večina njihovih prijateljev prekoračila omejitve hitrosti v naselju za 20 km/h. Z vsemi tremi trditvami se po drugi strani v najmanjši meri strinjajo vozniki, ki so starejši od 54 let.

Zaznava kaznovanja prehitre vožnje s strani policije je najvišja v Franciji in na Poljskem, takoj za njima pa sledijo Španija, Slovenija in Madžarska. Slovenski vozniki so torej bolj kot vozniki v večini ostalih evropskih držav prepričani, da bodo zaradi prehitre vožnje v naselju kaznovani.



SLIKA 7. Ocena verjetnosti prekoračitve hitrostne omejitve v naselju za 20 km/h v naslednjem mesecu in verjetnost preverjanja hitrosti pri voznikih (1 = nikoli - 6 = vedno).

30 % anketiranih slovenskih voznikov je bilo prepričanih, da v prihodnje »nikoli« ne bodo prekoračili hitrostne omejitve v naselju za 20 km/h. Tretjina vprašanih meni, da se bo to zgodilo »redko«, slaba četrtnina vprašanih pa takšne prekoračitve pričakuje »včasih«. Zaznana verjetnost preverjanja hitrosti na tipični vožnji s strani policije je razmeroma nizka – kar dve tretjini vprašanih jo ocenjujeta z ocenama »redko« oz. »včasih«.

Moški in mlajši anketiranci, stari med 17 in 24 let, pa tudi med 25 in 44 let, prekoračitve hitrostnih omejitev v prihodnjem mesecu ocenjujejo kot verjetnejše v primerjavi z ostalimi skupinami anketirancev (predvsem ženskami in starejšimi posamezniki). Zaznava verjetnosti preverjanja hitrosti na tipični vožnji s strani policije se razlikuje samo glede na starost. Vozniki, stari med 35 in 44 let, in tisti, ki so starejši od 54 let, preverjanju hitrosti pripisujejo pomembno večjo verjetnost kot ostali. Vozniki, stari med 25 in 34 let, pa verjetnost preverjanja hitrosti v povprečju ocenjujejo z najnižjo oceno.

Evropski vozniki menijo, da bodo v prihodnjem mesecu redkokdaj prekoračili hitrostno omejitev v naselju za 20 km/h (povprečna ocena je blizu ocene 2). Daleč najpogosteje bodo to storili Ciprčani, sledijo pa jim še Italijani in Srbi, medtem ko najnižjo verjetnost prekoračitev napovedujejo Madžari, Estonci, Nemci in Irci. Slovenci smo nadpovprečno prepričani, da bodo na vsakodnevni vožnji preverjali našo hitrost, in sicer se na lestvici nahajamo takoj za Španci in malo pred Srbi. Zaznana verjetnost preverjanja prekoračitev hitrosti je po drugi strani najnižja na Švedskem in Finskem. Slovenske voznike torej opredeljuje povprečna verjetnost prihodnjih prekoračitev omejitev hitrosti in nadpovprečna verjetnost preverjanja hitrosti vožnje ter sankcioniranja prekoračitev.

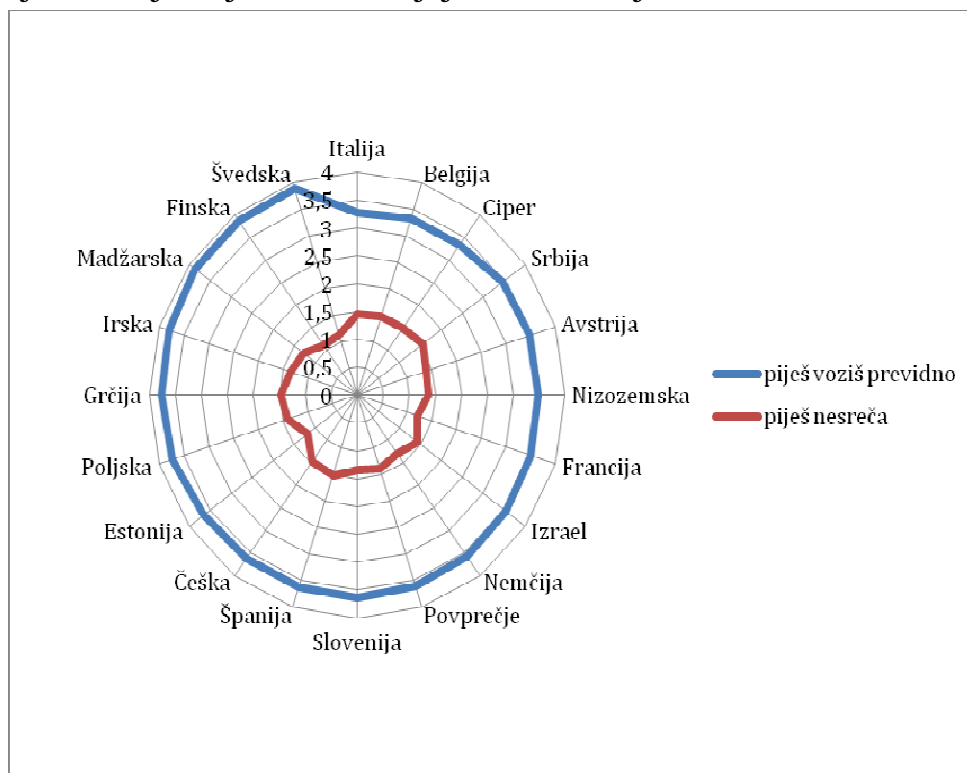
Dobrih 80 % anketiranih slovenskih voznikov v preteklih treh letih ni bilo kaznovanih zaradi prekoračitev dovoljene hitrosti. Med tistimi, ki so bili kaznovani zaradi prehitre vožnje, pa je večina prejela zgolj globo oz. denarno kazen. Med kaznovanimi vozniki (bodisi z globo bodisi z drugo obliko kazni) prevladujejo moški.

Med tistimi, ki v preteklih treh letih niso bili kaznovani zaradi prekoračitev dovoljene hitrosti, prevladujejo Grki, Irci, Švedi, Estonci, Madžari in Izraelci. Po drugi strani so vozniki na Nizozemskem, v Avstriji, Belgiji in Nemčiji nadpovprečno zastopani med tistimi, ki so zaradi prehitre vožnje prejeli zgolj denarno kazen. Francozi prevladujejo med tistimi vozniki, ki so bili zaradi prehitre vožnje kaznovani na drug način, bodisi z bodisi brez denarne kazni. Slovenski voznike glede dosedanje kaznovanosti ne odstopajo bistveno od evropskega povprečja in so primerljivi s podatki Poljakov, Špancev, Srbov in Italijanov. Rezultati nakazujejo tudi razlike med državami glede učinkovitosti in razvitosti sistema kaznovanja, ter prisotnosti prekrškov.

4.2 Vožnja pod vplivom alkohola, drog, zdravil, ali utrujenosti

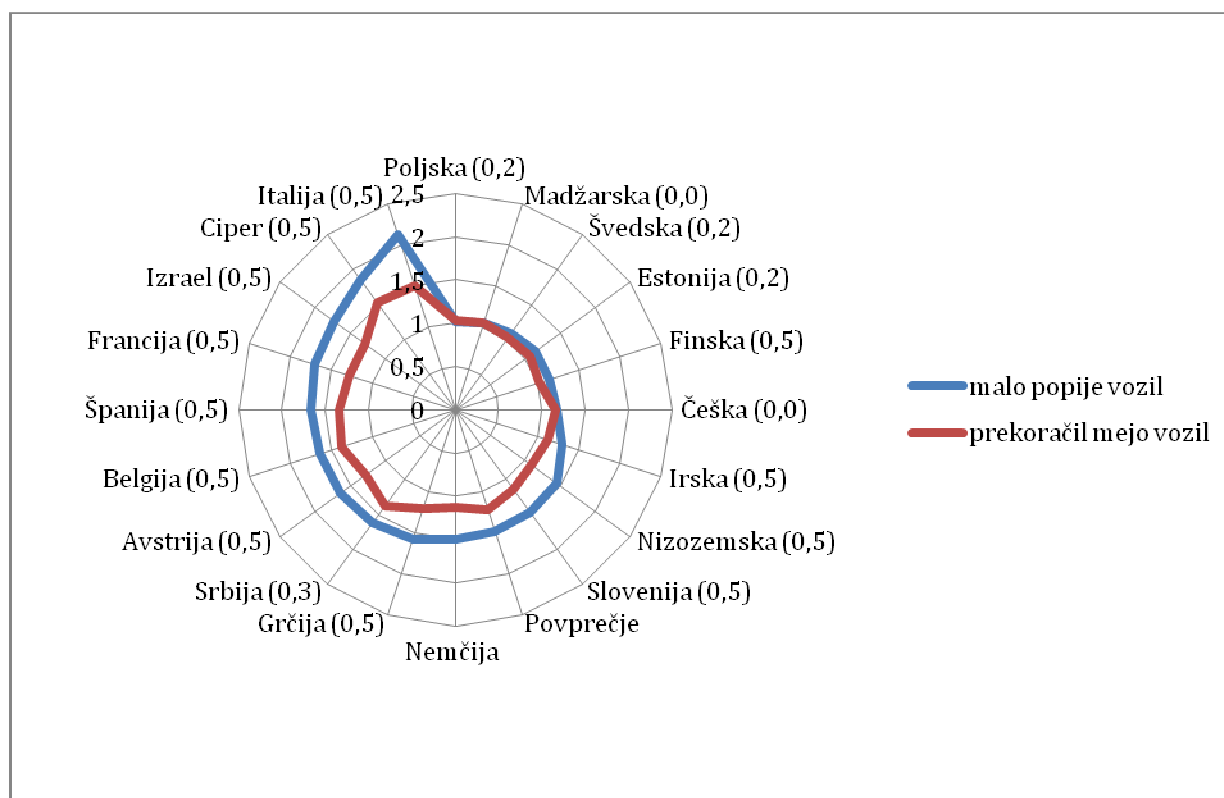
Kar 70 % anketiranih slovenskih voznikov se »sploh ne« strinja s trditvijo, da lahko piješ in voziš, če voziš previdno, podoben delež anketiranih voznikov pa se po drugi strani »zelo« strinja s trditvijo, da pitje in vožnja povečata nevarnost nesreče z drugim uporabnikom ceste. Skoraj 80 % vprašanih je prepričanih, da je »precej« oz. »zelo« verjetno, da jih bo ustavila in oglobila policija, če bodo pili in vozili. Približno toliko pa jih tudi meni, da »sploh ni verjetno« oz. »da ni preveč verjetno«, da bi njihovi prijatelji pili in vozili avtomobil.

Moški se v pomembno večji meri kot ženske strinjajo s trditvama, da lahko voziš in piješ, če voziš previdno oz. da bi večina njihovih prijateljev pila in vozila avtomobil, medtem ko se ženske v pomembno večji meri strinjajo s trditvijo, da pitje in vožnja povečata nevarnost nesreče z drugim uporabnikom ceste. Poleg moških se s trditvijo, da lahko piješ in voziš, če voziš previdno, v pomembno večji meri strinjajo še prebivalci vasi in manjših mest. Anketirani vozniki s končano osnovno šolo se nadalje v največji meri strinjajo s trditvijo, »Če pijete in vozite, vas bo policija ustavila in oglobila.«. Sledijo anketiranci s končano srednjo šolo, medtem ko se visoko izobraženi anketiranci nekoliko presenetljivo v najmanjši meri strinjajo s to trditvijo.



SLIKA 8. Soglašanje z različnimi trditvami o pitju alkohola in vožnji pri voznikih (1 = zelo - 4 = sploh ne).

S trditvijo, da lahko piješ in voziš, če voziš previdno, se najbolj strinjajo v Italiji, Belgiji in na Cipru, čeprav se tudi v teh treh državah povprečne ocene strinjanja gibljejo blizu ocene 2 (ne preveč). Najmanj pa se s tem strinjajo Švedi, Madžari in Finci, medtem ko Slovenci ne odstopamo od evropskega povprečja. S trditvijo, da pitje in vožnja povečata nevarnost prometne nesreče, se prav tako skoraj popolnoma strinjajo Švedi in Finci, pa tudi Francozi in Madžari, medtem ko je bila najnižja povprečna ocena zabeležena v Srbiji (ki pa še vedno znaša več kot 3, kar pomeni precejšnje strinjanje). Stališče Slovencev glede tega je primerljivo s stališčem Nizozemcev in Nemcev. Percepcija nadzora in sankcioniranja vožnje pod vplivom alkohola je najbolj izrazita pri Francozih, Poljaki in Madžarih, najmanj izrazita pa pri Italijanih in Švedih. S trditvijo, da bi večina prijateljev pila in vozila avto, se najbolj strinjajo Srbi, Italijani in Belgijci, najmanj pa Švedi in Madžari. Slovenski vozniki niti pri tej niti pri prejšnji trditvi bistveno ne odstopajo od evropskega povprečja.

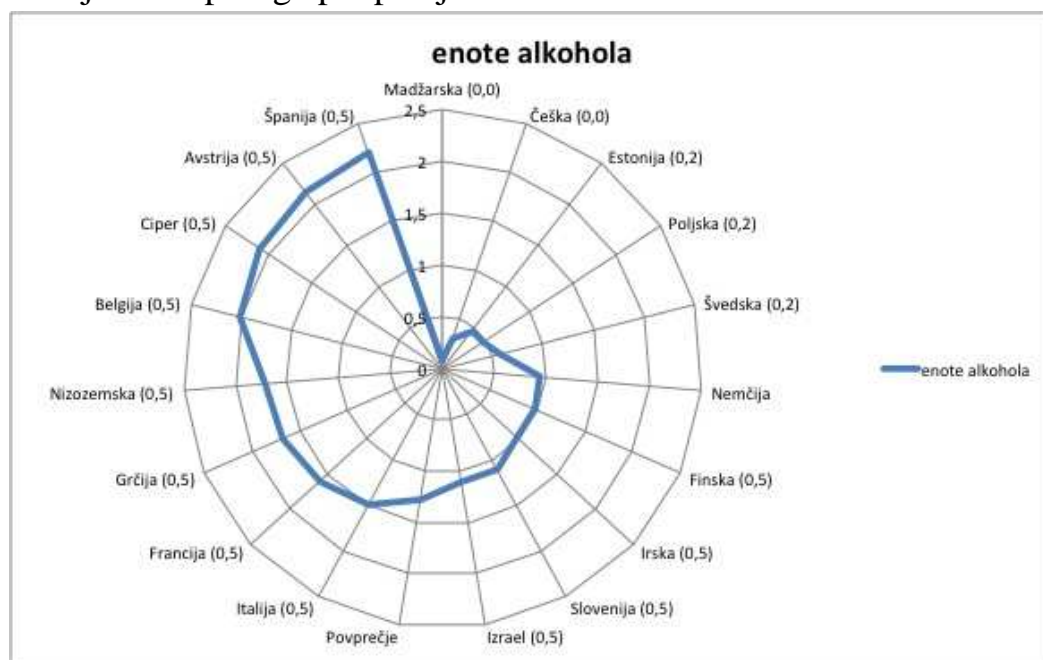


SLIKA 9. Vožnja ob manjši količini alkohola in ob prekoračeni dopustni meji (1 = nikoli - 6 = vedno). Upoštevati je potrebno, da se dopustne količine alkohola po državah razlikujejo (podane so v oklepajih). Korelacija med obema podatkoma znaša 0,646 in je statistično pomembna.

Dve tretjini vprašanih slovenskih voznikov v preteklem mesecu »nikoli« nista vozili ob zaužiti majhni količini alkohola. Četrtnina vprašanih je to počela »redko«, slaba desetina pa »včasih«. Po drugi strani skoraj 90 % vprašanih v preteklem mesecu »nikoli« ni vozilo ob prekoračeni dovoljeni količini zaužitega alkohola, medtem ko je desetina vprašanih to počela »redko«. Vožnja ob zaužiti manjši količini alkohola je torej nekoliko pogostejša kot vožnja ob prekoračeni dovoljeni količini zaužitega alkohola.

Moški so v zadnjem mesecu pomembno pogosteje kot ženske vozili avto, potem ko so popili majhno količino alkohola, pa tudi v situacijah, ko so morda prekoračili predpisano mejo za pitje in vožnjo.

Med tistimi vozniki, ki so v preteklem mesecu najpogosteje vozili avto, potem ko so popili nekaj alkohola, prevladujejo Italijani. Sledijo jim Ciprčani, Izraelci in Francozi. Italijani in Ciprčani nadalje prevladujejo tudi med tistimi, ki so pogosteje kot ostali vozili ob morebitni prekoračitvi najvišje dovoljene vsebnosti alkohola – pa tudi v teh dveh primerih se povprečni oceni nahajata med ocenama 1 in 2, kar označuje relativno redkost takega dogodka. Slovenski vozniki se tako glede vožnje pod vplivom majhne količine zaužitega alkohola kot glede vožnje pri prekoračeni dovoljeni količini zaužitega alkohola nahajamo v mejah evropskega povprečja.

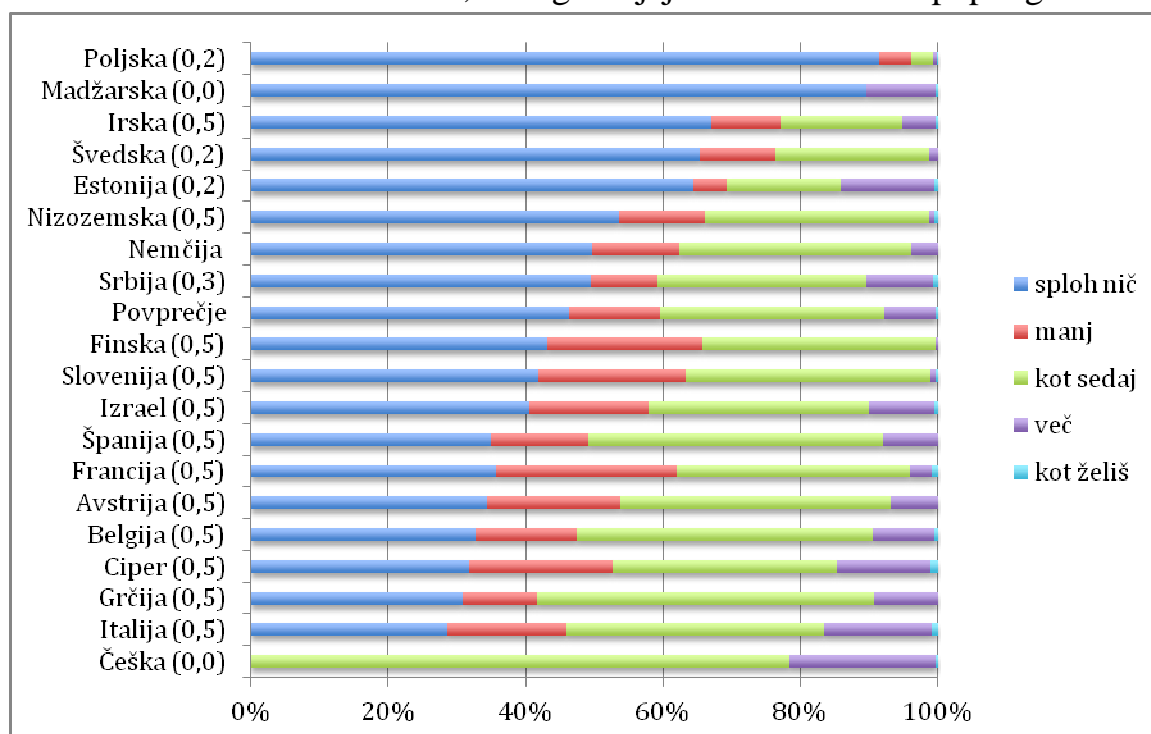


SLIKA 10. Enote alkohola, ki jih po mnenju voznikov lahko popijemo pred vožnjo in smo še vedno pod predpisano omejitvijo (upoštevati je potrebno različne meje v posameznih državah, ki so podane v oklepajih).

Zanimiva so tudi mnenja o količini alkohola, ki jo še lahko popijemo in smo še vedno pod predpisano omejitvijo. 57 % vprašanih slovenskih voznikov meni, da je to ena enota alkohola, slaba petina pa meni, da sta to dve enoti. Podoben odstotek vprašanih je celo prepričanih, da ne bi smeli popiti nič alkohola, nekaj pa je bilo celo takih, ki menijo, da lahko popijejo štiri ali pet enot alkohola.

Ženske so nadpovprečno zastopane med tistimi, ki menijo, da lahko popijemo samo eno oz. nič enot alkohola in smo še vedno pod predpisano omejitvijo, medtem ko so moški nadpovprečno zastopani med tistimi, ki menijo, da lahko popijemo dve in celo tri ali več enot alkohola.

Med tistimi vozniki, ki menijo, da v prihodnje ne bi smeli popiti nič alkohola, da bi lahko vozili avto, nadpovprečno izstopajo Madžari, Čehi, Estonci, Nemci, Poljaki in Švedsi. Med tistimi, ki menijo, da bi moralo biti dovoljeno popiti zgolj eno enoto alkohola, pa najbolj prevladujejo Finci, Francozi, Grki, Izraelci, Italijani in Slovenci. Dve enoti popitega alkohola v največji meri zagovarjajo Nizozemci, Avstrijci, Belgijci, Ciprčani, Francozi in Španci. Avstrijci, Belgijci in Italijani so nadalje nadpovprečno zastopani tudi med tistimi, ki zagovarjajo tri enote popitega alkohola. Ciprčani, Grki in Španci pa prevladujejo med manjšim številom anketiranih voznikov, ki zagovarjajo celo štiri enote popitega alkohola.

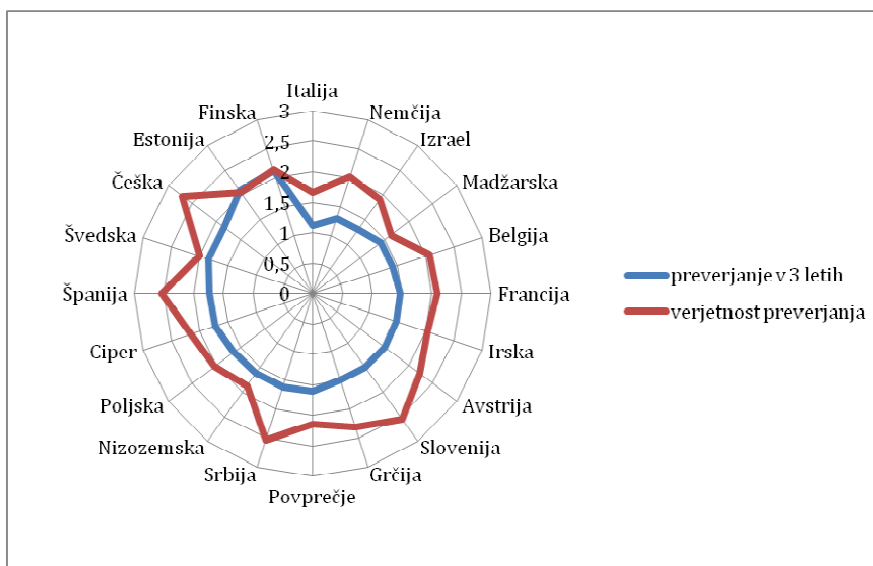


SLIKA 11. Mnenja o predpisani omejitvi količine alkohola (v oklepaju so sedanje omejitve).

Glede dopustne količine zaužitega alkohola pri slovenskih voznikih prevladuje stališče, da bi se morala le-ta znižati. Dobra petina vprašanih namreč meni, da bi morali biti dovoljeno popiti manj alkohola kot sedaj, medtem ko je kar dobrih 40 % vprašanih prepričanih, da pri vožnji ne bi smeli tolerirati sploh nič alkohola. Dobra tretjina vprašanih pa meni, da bi moralo biti tudi v prihodnje dovoljeno popiti toliko alkohola kot sedaj.

Ženske so nadpovprečno zastopane med tistimi, ki menijo, da vozniki ne bi smeli popiti sploh nič alkohola, medtem ko so moški nadpovprečno zastopani med tistimi, ki menijo, da bi moralo biti voznikom dovoljeno popiti toliko alkohola kot sedaj.

Med tistimi, ki menijo, da vozniki ne bi smeli popiti sploh nič alkohola, so nadpovprečno zastopani Poljaki, Estonci, Madžari, Čehi, Irci, Nizozemci in Švedi. Za to, da bi vozniki smeli popiti manj alkohola kot po sedaj veljavni zakonodaji, se najbolj zavzemajo Avstrijci, Ciprčani, Finci, Francozi in Slovenci. Sedanji zakonodaji, ki v posamezni državi predpisuje najvišjo dovoljeno količino alkohola za vožnjo, so nadpovprečno naklonjeni Čehi, Grki in Španci, pa tudi Avstrijci in Belgijci. Med tistimi, ki želijo, da bi smeli vozniki odslej popiti več alkohola, pa najbolj prevladujejo Čehi in Italijani, sledijo jim Ciprčani in Estonci.



SLIKA 12. Preverjanje zaradi vožnje pod vplivom alkohola v zadnjih treh letih (1 = nikoli, 2 = enkrat in 3 = več kot enkrat) in ocena verjetnosti preverjanja na tipični vožnji (1 = nikoli - 6 = vedno). Korelacija med odgovoroma znaša 0,395 in je statistično pomembna.

Dve tretjini anketiranih slovenskih voznikov še »nikoli« v zadnjih treh letih nista bili ustavljeni s strani policije z namenom preverjanja vsebnosti alkohola v krvi. Petina vprašanih je bila s tem namenom ustavljena samo enkrat, 15 % vprašanih pa več kot enkrat.

Med anketiranimi vozniki, ki so bili v zadnjih treh letih več kot enkrat preverjeni, ali vozijo pod vplivom alkohola, izstopajo mlajši vozniki, stari med 17 in 24 let oz. od 25 do 34 let, ter posamezniki s končano srednjo šolo. Med anketiranimi vozniki, ki v zadnjem času nikoli niso bili preverjeni, ali vozijo pod vplivom alkohola, pa izstopajo posamezniki, starejši od 54 let in prebivalci predmestij oz. večjih mest. Ti rezultati so verjetno povezani tudi z življenjskim stilom posameznikov, vožnje za zabavo v nočnih urah itd.

Med vozniki, ki jih v zadnjih treh letih niso nikoli preverili, ali vozijo pod vplivom alkohola, so nadpovprečno zastopani predvsem Italijani, Izraelci in Nemci, pa tudi Belgijci, Francozi, Grki, Madžari, Irci in Slovenci. Med vozniki, ki so jih v zadnjih treh letih preverili dvakrat ali večkrat, pa nadpovprečno izstopajo Finci, pa tudi Švedi, Čehi in Estonci. Poročana stopnja enkratnega oz. večkratnega preverjanja alkoholiziranosti voznikov pri Slovencih se giblje v mejah evropskega povprečja.

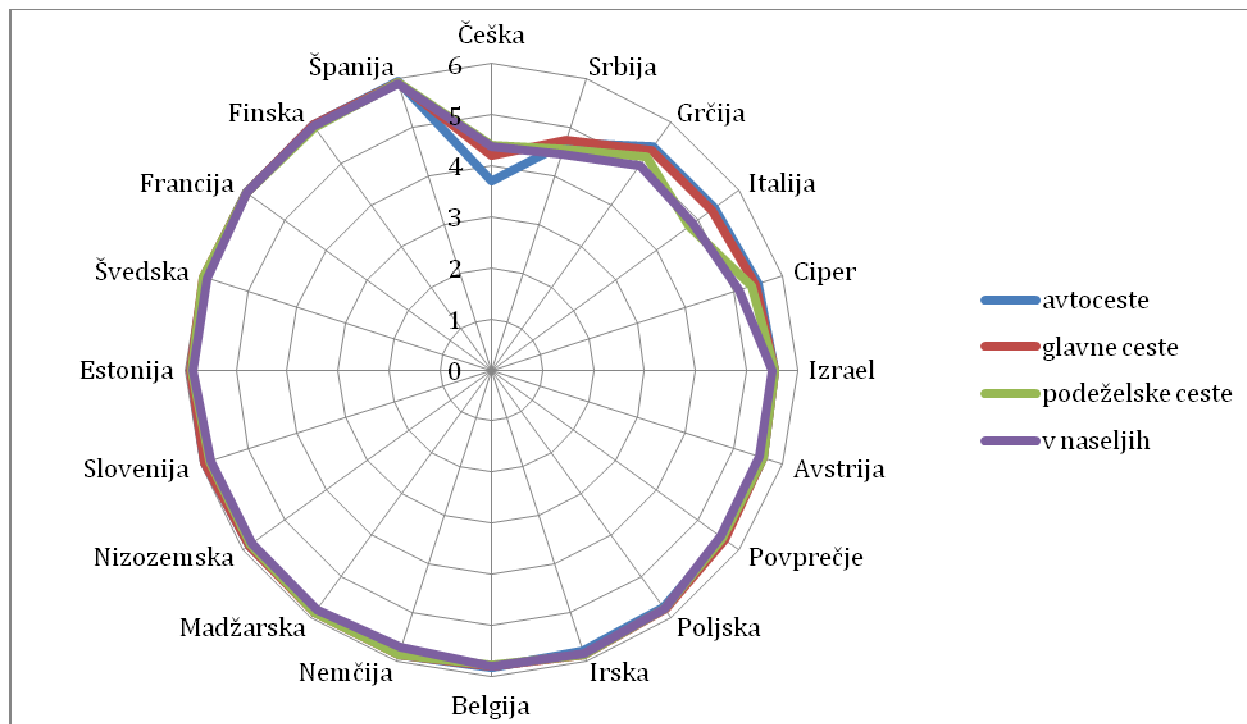
Zaznana verjetnost preverjanja vsebnosti zaužitega alkohola na tipični vožnji je po mnenju anketiranih slovenskih voznikov razmeroma nizka. 40 % vprašanih je izbralo odgovor »redko«, 30 % vprašanih pa odgovor »včasih«. Dobra desetina vprašanih je celo prepričana, da se to ne bo »nikoli« zgodilo.

Moški verjetnost preverjanja vsebnosti alkohola na tipični vožnji v povprečju ocenjujejo s pomembno višjo oceno kot ženske. Tudi prebivalci vasi in manjših mest preverjanje s strani policije ocenjujejo kot verjetnejše v primerjavi s prebivalci predmestij oz. večjih mest.

Evropski vozniki so prepričani, da bo na tipični vožnji policija le redkokdaj preverjala (povprečna ocena blizu oceni 2) ali vozijo pod vplivom alkohola. Zaznana verjetnost nadzora je nadpovprečno visoka na Češkem, takoj za tem pa sledijo Slovenija, Srbija in Španija. Po drugi strani pa je zaznana verjetnost nadzora najnižja na Madžarskem in v Italiji.

4.3 Uporaba varnostnih pasov

Dobra polovica anketiranih slovenskih voznikov v svojem avtomobilu vsaj občasno vozi otroke. Med njimi izstopajo posamezniki, stari med 35 in 44 let.



SLIKA 13. Pogostost pripenjanja otrok z varnostnim pasom oz. ustreznim zadrževalnim sistemom na različnih vrstah cest (1 = nikoli - 6 = vedno).

Velika večina slovenskih voznikov, ki vozi otroke, je pri pripenjanju otrok skoraj povsem dosledna. Približno 95 % vprašanih otroke »vedno« pripne med vožnjo po avtocestah in na glavnih cestah med mesti. 90 % vprašanih pa otroke »vedno« pripne tudi med vožnjo po podeželskih cestah in med vožnjo v naseljih. Podatki so razveseljivi in so verjetno posledica vseh izvedenih preventivnih aktivnosti v preteklih letih.

Ženske so pri pripenjanju otrok pomembno bolj dosledne kot moški. To velja za vožnjo po glavnih cestah med mesti, po podeželskih cestah in za vožnjo v naseljih, medtem ko pri vožnji po avtocestah ni pomembnih razlik med spoloma. Pogostost pripenjanja otrok se nadalje razlikuje tudi od stopnje izobrazbe voznika. Anketirani vozniki s končano osnovno šolo so namreč pri pripenjanju otrok manj dosledni, kot tisti s končano srednjo ali visoko/višjo šolo. To velja predvsem za vožnjo po avtocestah in glavnih cestah med mesti, pa tudi za

vožnjo po podeželskih cestah. Poleg tega se izkaže še, da so vozniki iz predmestij oz. večjih mest pri pripenjanju otrok med vožnjo po podeželskih cestah pomembno bolj dosledni kot tisti, ki živijo v manjših mestih oz. na podeželju. Rezultati se ujemajo tudi s podatki opazovanja izvedenega v okviru projekta Pasavček, ki ga izvaja Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Pri pripenjanju otrok so daleč najmanj dosledni Čehi in Srbi. Za Italijane pa velja, da otroke npr. zelo pogosto pripenjajo med vožnjo po avtocestah in glavnih cestah med mesti, medtem ko so pri vožnji v naseljih in na podeželskih cestah bistveno manj dosledni. Slovenski vozniki so glede pripenjanja otrok precej nad evropskim povprečjem in se tako nahajajo v družbi voznikov iz prometno najrazvitejših držav kot so Švedska, Finska, Nizozemska in Francija.

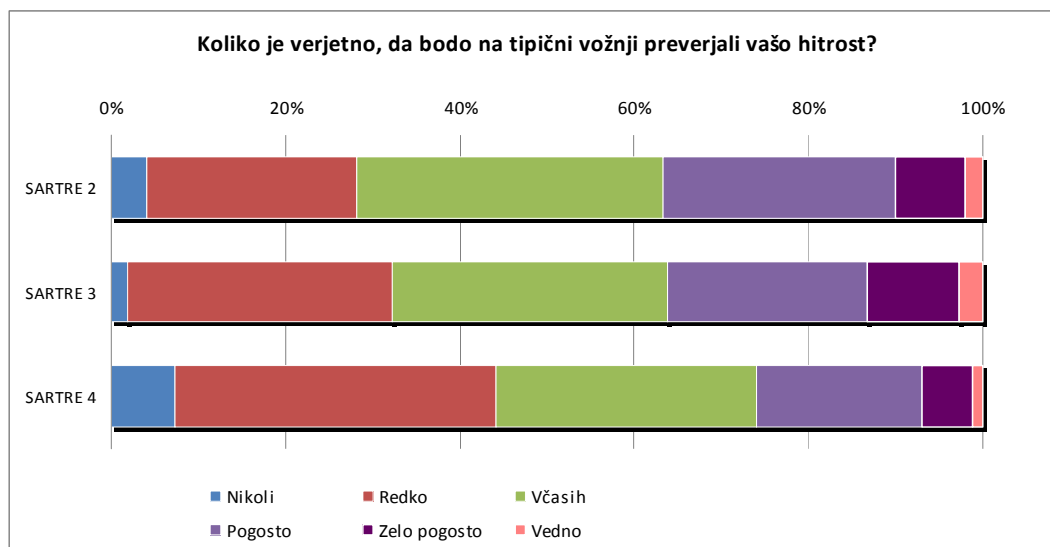
4.4 Primerjave s predhodnimi raziskavama SARTRE 2 in 3

Primerjali smo samo tista vprašanja oz. spremenljivke, ki so bile enake kot v predhodnih dveh raziskavah in to za slovenske voznike.

PREGLEDNICA 1. Mnenje o vzrokih prometnih nesreč (povprečne ocene in standardni odkloni)

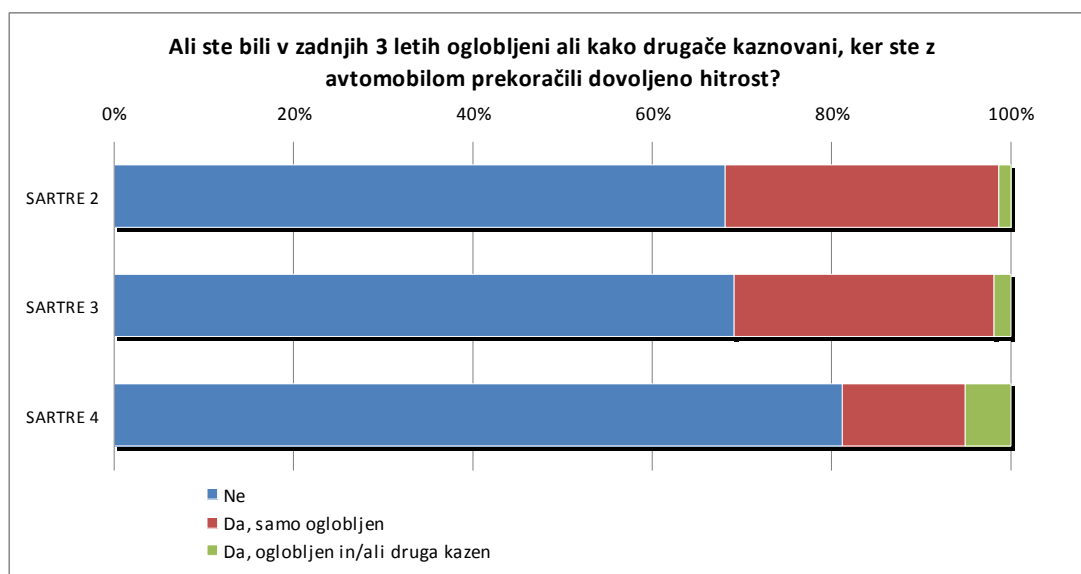
	SARTRE 2		SARTRE 3		SARTRE 4	
	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>
Vožnja med utrujenostjo	3,52	0,90	3,65	0,89	3,81	0,93
Pitje in vožnja	4,46	0,89	4,59	0,82	4,65	0,88
Kličete/odgovarjate na klic z neprostorčnim telefonom			3,58	1,08	3,31	1,11

Iz preglednice 1 je razvidno, da tako v primeru utrujenosti kot v primeru pitja in vožnje srednje ocene postopno naraščajo, in sicer od prvega do zadnjega merjenja. To pomeni, da vozniki v vedno večji meri prepoznavajo utrujenost in alkohola kot pomembna dejavnika za nastanek prometnih nesreč. Ravno obratno opažamo v primeru telefoniranja med vožnjo z neprostorčnim telefonom. Pri zadnjem merjenju se je namreč pokazalo, da anketiranci ta dejavnik v bistveno manjši meri kot pri drugem merjenju povezujejo z nastankom prometnih nesreč.



SLIKA 14. CD05. Koliko je verjetno, da bodo na tipični vožnji preverjali vašo hitrost?

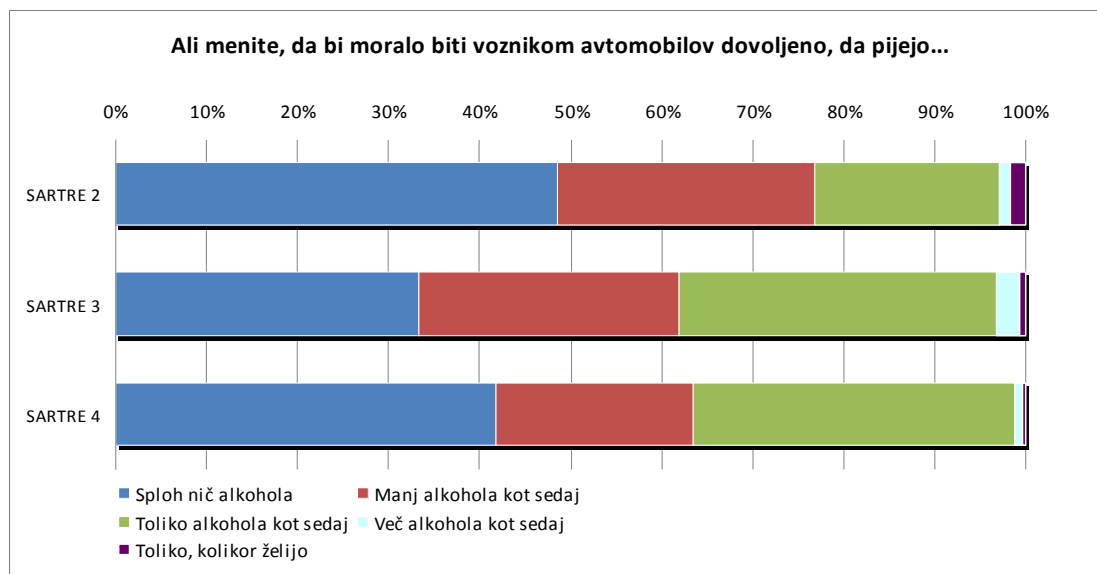
Zaznava verjetnosti nadzora hitrosti vožnje pri prvem in drugem merjenju je bila približno enaka, medtem ko je pri zadnjem merjenju zaznana verjetnost nadzora precej nižja.



SLIKA 15. Kaznovanost zaradi prekoračitve dovoljene hitrosti.

Delež tistih voznikov, ki v zadnjih letih niso bili kaznovani zaradi prehitre vožnje je pri prvem in drugem merjenju praktično enak in znaša skoraj 70 odstotnih točk, medtem ko je bilo pri zadnjem merjenju takih dobrih 80 odstotkov vseh anketiranih voznikov. Nastala razlika gre predvsem na račun zmanjšanja deleža voznikov, ki so bili zaradi prehitre vožnje zgolj denarno

kaznovani. Pri prvem in drugem merjenju je bilo takih voznikov približno 30 odstotkov, pri zadnjem pa zgolj slabih 15 odstotkov. Res pa je, da se je pri zadnjem merjenju precej povečal delež voznikov, ki so bili kaznovani denarno in/ali z drugo obliko kazni (npr. kazenske točke, odvzem vozniškega dovoljenja). Ta delež je vsaj dvakrat višji kot pri prvih dveh merjenjih. Upoštevati je potrebno tudi drugačno sestavo vzorca pri SARTRE 4 ter postopno uvajanje tudi drugih vrst kaznovanja (kazenske točke, programi vadbe varne vožnje itd.).



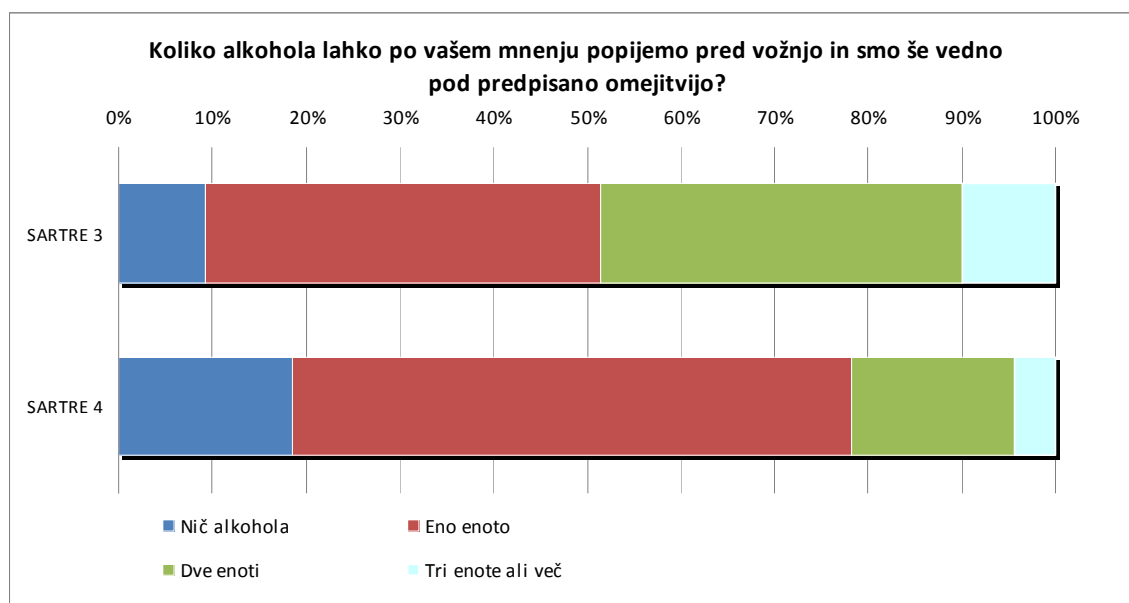
SLIKA 16. Mnenja o predpisani omejitvi alkohola.

Pri prvem merjenju je bilo kar tri četrtine anketirancev prepričanih, da vozniki sploh ne bi smeli piti alkohola oz. da bi morali piti manj kot sedaj. Pri drugem in tretjem merjenju je bilo takih samo še dobrih 60 odstotkov. Tako pri drugem kot pri tretjem merjenju je dobra tretjina vprašanih menila, da smejo vozniki piti toliko alkohola kot sedaj (torej po veljavni zakonodaji), medtem ko je bila pri prvem merjenju takega mnenja samo petina anketirancev.

Primerjalni podatki o nadzoru vožnje pod vplivom alkohola nakazujejo, da se je nadzor v času po prvem merjenju precej okreplil. Pri prvem merjenju je namreč 90 odstotkov anketirancev poročalo, da v zadnjih treh letih nikoli niso bili preverjeni, ali vozijo pod vplivom alkohola. Pri drugem in tretjem merjenju pa znaša ta delež samo še dve tretjini.

Zaznava verjetnosti preverjanja vožnje pod vplivom alkohola pri prvem in drugem merjenju je bila zelo podobna, medtem ko se je pri zadnjem merjenju

pomembno znižala. To pomeni, da vozniki preverjanje vsebnosti alkohola zaznavajo kot manj verjetno kot v prvih dveh raziskavah. Podatki so nekoliko v neskladju s podatki o dejanski razširjenosti preverjanja vsebnosti alkohola, ki je po podatkih, navedenih zgoraj, pri tretjem merjenju občutno naraslo. Dejanski nadzor se je torej povečal, zaznava verjetnosti nadzora pa se je zmanjšala. To kaže na to, da med obema kazalnikoma ni nujno neposredne povezave (verjetnost nadzora oblikujemo tudi na osnovi drugih informacij, ne nujno zgolj na osnovi informacij o dejanskem nadzoru).



SLIKA 17². Količina alkohola pri kateri še ostajamo pod predpisano omejitvijo.

Pri zadnjem merjenju se je delež anketiranih voznikov, ki menijo, da pred vožnjo ne bi smeli popiti nič alkohola, praktično podvojil in sedaj znaša slabih 20 %. Povečal pa se je delež voznikov, ki menijo, da smejo pred vožnjo popiti eno enoto alkohola, predvsem na račun zmanjšanja deleža tistih voznikov, ki menijo, da smejo pred vožnjo popiti dve enoti alkohola. Prav tako se je pri zadnjem merjenju v primerjavi z drugim merjenjem razpolovil delež tistih voznikov, ki so prepričani, da lahko pred vožnjo popijejo kar tri ali več enot alkohola. Odnos do količine alkohola, ki jo voznik sme zaužiti, da je še vedno pod predpisano mejo, se je tako v času med drugim in tretjim merjenjem pomembno izboljšal.

² Opomba: V raziskavi SARTRE 2 je na vprašanje odgovorilo samo 20 odstotkov anketirancev, zato teh podatkov na tem mestu ne prikazujemo. Preostalih 80 odstotkov pa je odgovorilo, da jih to ne zadeva, ker ne pijejo alkohola.

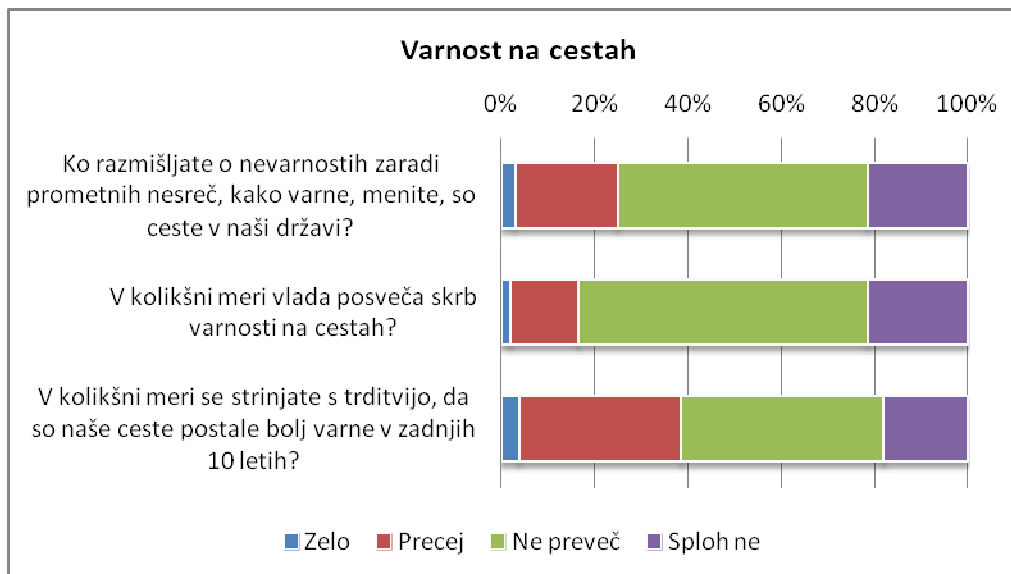
5 MOTORISTI

Raziskav posvečenih motoristom je v primerjavi z raziskavami voznikov štirikolesnikov in pešcev zelo malo, čeprav so med relativno najbolj ogroženimi prometnimi udeleženci. Razmeroma več so udeleženi v nesrečah (slaba vidnost, sezonska vožnja, nestabilnost vozila) in večkrat utrpijo poškodbe, tudi smrtonosne (nezaščitenost, višje razmerje moč/teža). Motorji jim omogočajo velike in hitre pospeške ter visoke hitrosti. Vožnja motorja je zato zahtevnejša od vožnje avtomobila, je bolj zapletena in zahteva izredno koordinacijo, ravnotežje in motorične spretnosti. Ogrožajo jih tudi neustrezne zaščitne ograje. Malo se ve o njihovih psiholoških značilnostih, kar pa je nujno, če želimo izboljšati njihovo varnost, saj se ob vse manjšem številu smrtnih žrtev med vozniki in potniki avtomobilov, število mrtvih motoristov v mnogih državah povečuje. Res gre lahko del tega povečanja na račun večjega števila motoristov, njihove večje moči in višje starosti motoristov. Stopnja smrtnosti med motoristi je v ZDA in UK 39,4 krat večja kot med uporabniki avtomobilov, v Avstraliji pa 17,5 krat. Za Evropo podatki navajajo 20 krat večjo smrtnost motoristov.

V slovenskem vzorcu je bilo 206 posameznikov, ki smo jih opredelili kot motoriste. Med njimi je bilo 13 žensk (6,3 %), povprečna starost je bila 40,33 let.

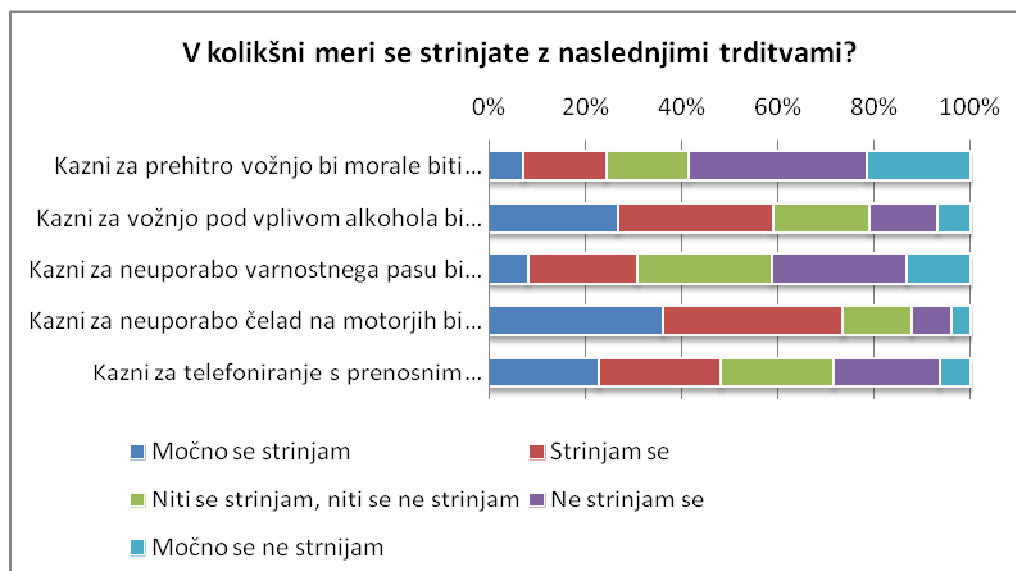
Udeleženci vozijo motor od enega do 50 let, v povprečju 14,73 leta, kar se ne razlikuje pomembno od evropskega povprečja (13,52 leta). V povprečnem letu pa vozijo motor v povprečju nekaj nad 6 mesecev (6,26), kar je manj od povprečnega evropskega voznika motorja (7,82). Med slovenskimi motoristi je nadpovprečno število takih s srednješolsko izobrazbo (v Evropi 53,1 %), podpovprečno število pa takih z osnovnošolsko (v Evropi 14,7 %) in višješolsko ali več (v Evropi 31,8 %).

Korelacije med starostjo in pogostostjo potovanja pokažejo, da starejši posamezniki več potujejo z avtomobilom kot sopotnik in manj hodijo peš. Več tudi uporabljajo javni potniški prevoz in so sopotniki na motorju nad 50 cc. Slovenski motoristi pogosteje od evropskih vozijo avto, redkeje pa motor (> 50 cc) kot voznik ali sopotnik in uporabljajo javni prevoz.



SLIKA 18. Mnenje slovenskih motoristov o varnosti na cestah.

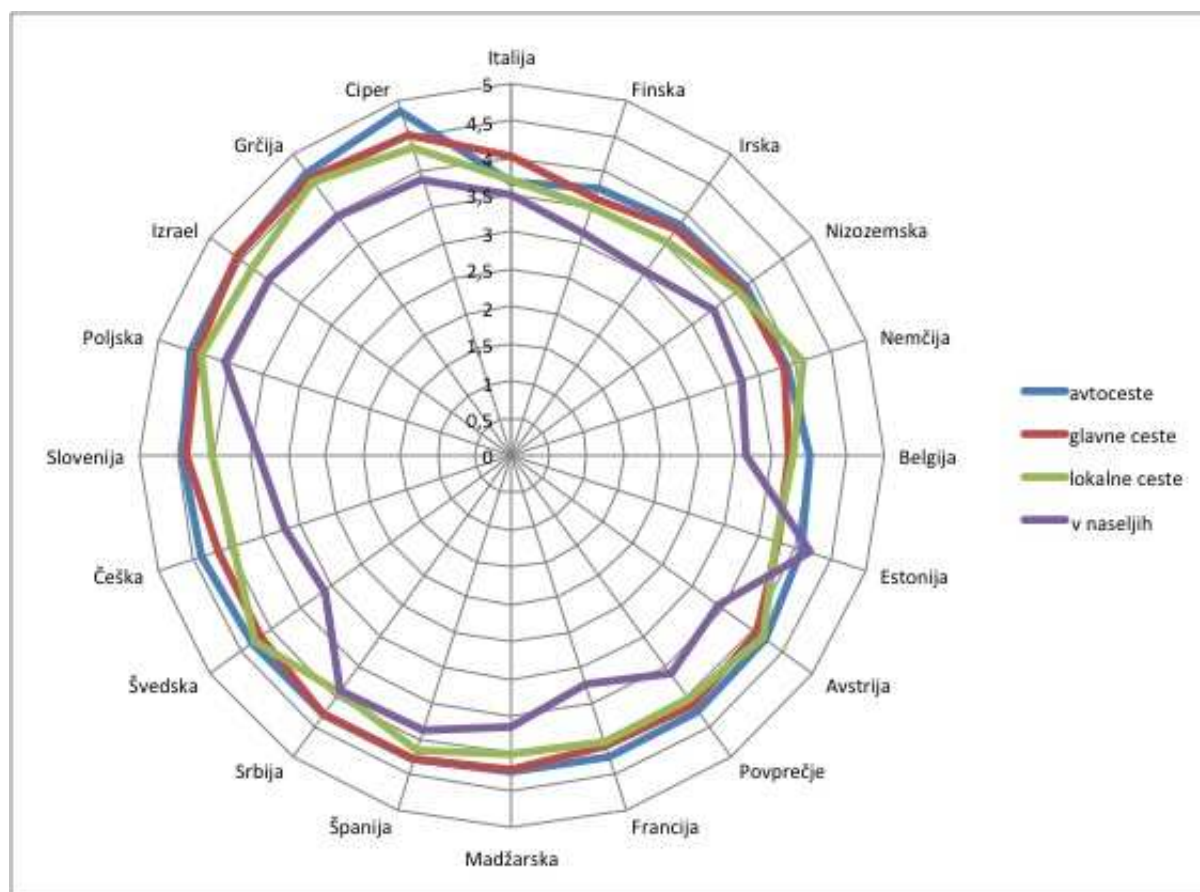
Motoristi v glavnem menijo, da za varnost ni kaj dosti poskrbljeno – odgovor »Ne preveč« prevladuje pri vseh vprašanjih o tem, kakšna je varnost na cestah. Starejši motoristi zaznavajo ceste v Sloveniji kot bolj varne in imajo večji občutek, da so postale v zadnjih desetih letih bolj varne v primerjavi z mlajšimi. V primerjavi z evropskimi motoristi se zdijo slovenskim ceste v državi manj varne, zaznavajo manjšo skrb vlade za to in se jim izboljšanje varnosti na cestah v zadnjih desetih letih zdi manjše.



SLIKA 19. Strinjanje slovenskih motoristov s strožimi kaznimi za različne kršitve

Motoristi se najbolj strinjajo z uvedbo strožjih kazni za neuporabo čelade pri vožnji z motorjem, pretežno naklonjeni so tudi uvedbi strožjih kazni za vožnjo pod vplivom alkohola, zaostritvi ostalih kazni pa večina nasprotuje. Starost se med motoristi povezuje samo z odnosom do povečanja kazni za neprostoporočno telefoniranje, ki ga starejši bolj podpirajo. V primerjavi z evropskimi so slovenski motoristi podobno naklonjeni strožjim kaznim za neuporabo čelad, ostalim pa so manj naklonjeni.

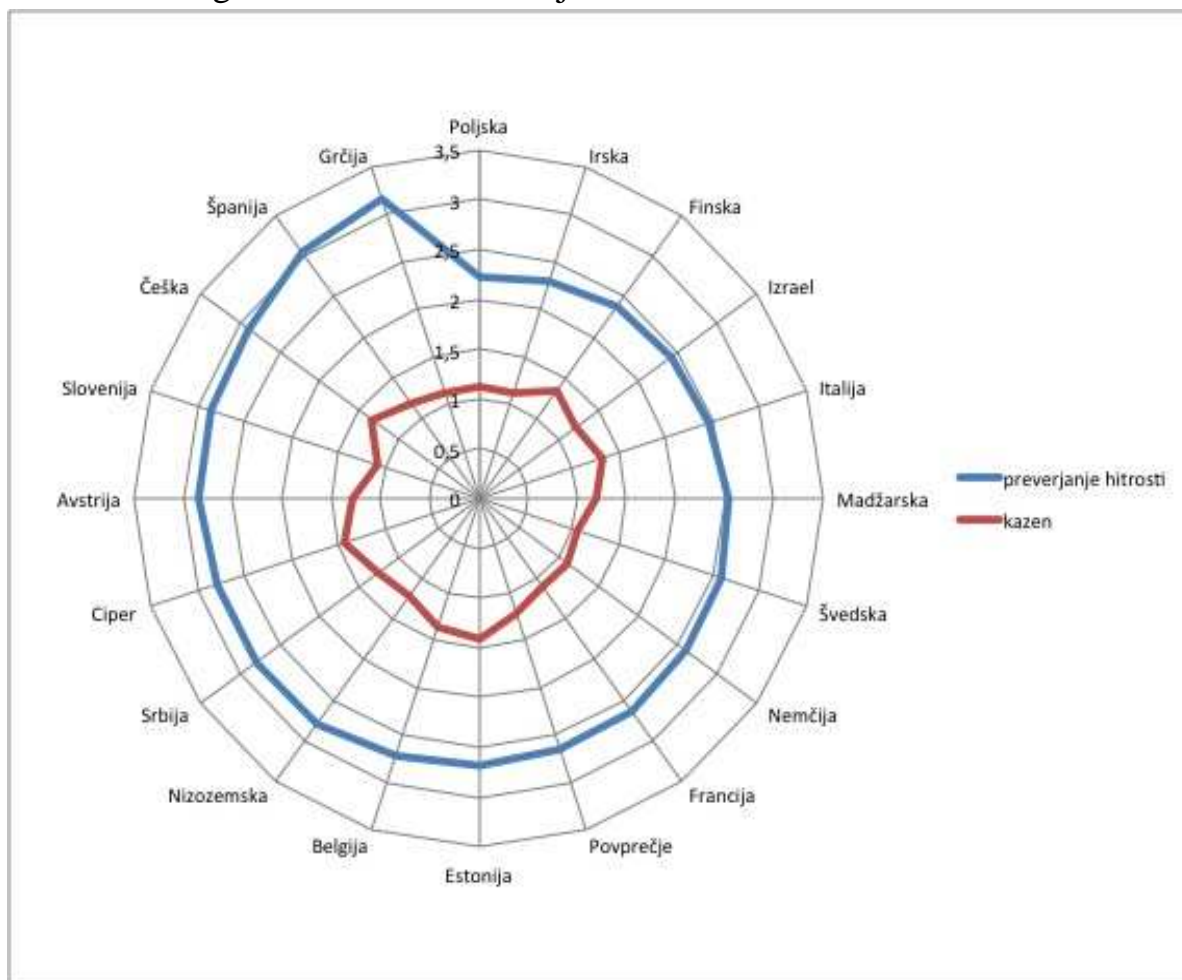
Motoristom se zdi najbolj nevarna vožnja motorja, najbolj varna pa vožnja z javnim potniškim prometom. Starejšim motoristom se zdita hoja in kolesarjenje bolj nevarna kot mlajšim. V primerjavi z evropskimi se zdita slovenskim javni potniški promet in vožnja avtomobila bolj varna.



SLIKA 20. Mnenje motoristov, da motoristi vozijo prehitro na posamezni izmed navedenih cest (1 = nikoli - 6 = vedno).

Pri slovenskih motoristih prevladuje mnenje, da motoristi v povprečju pogosto vozijo prehitro na večini cest, edino pri naseljenih območjih prevladujejo sodbe, ki so manj ostre. Starejši motoristi menijo, da povprečni motoristi pogosteje

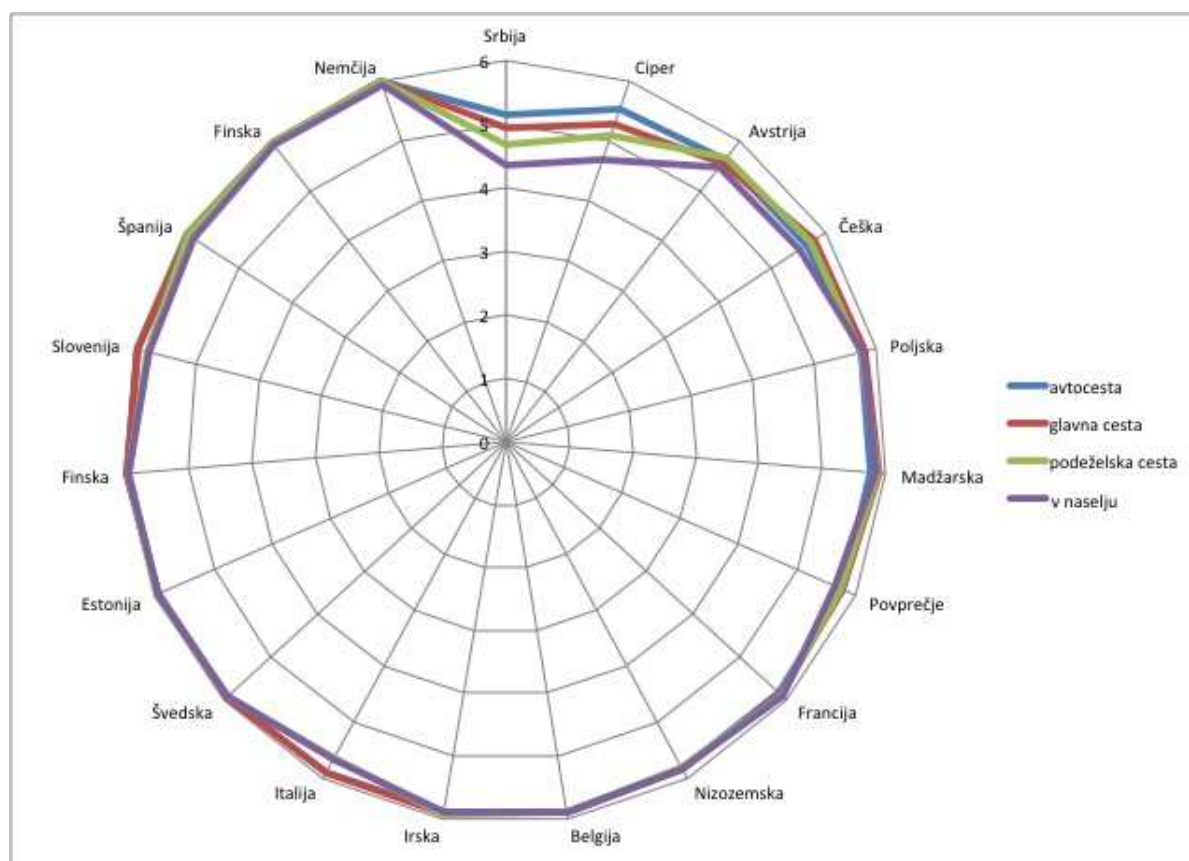
vozijo prehitro na avtocestah in glavnih cestah med kraji. V primerjavi z evropskimi slovenski bolj pogosto opažajo prekoračitve hitrosti motoristov na avtocestah in glavnih cestah med kraji.



SLIKA 21. Verjetnost preverjanja hitrosti (1 = nikoli - 6 = vedno) pri vožnji z motorjem in pogostost izrekanja kazni (1 = ne - 3 = oglobljen in/ali kaznovan).

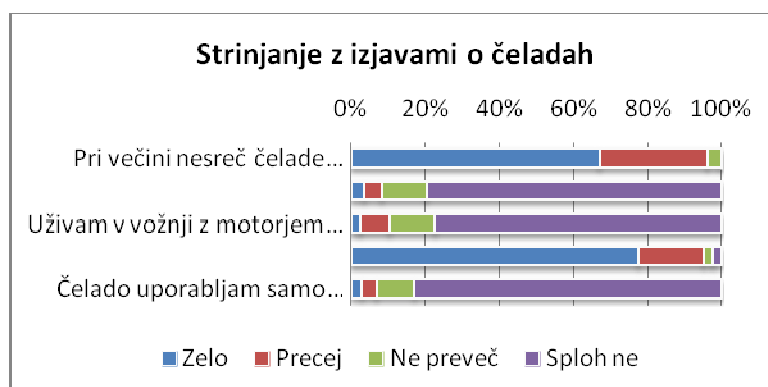
Med slovenskimi motoristi prevladuje mnenje, da so redko ali včasih preverjali njihovo hitrost med vožnjo, vendar je to še vedno pogostejše v primerjavi z evropskim povprečjem.

Glede kaznovanosti med slovenskimi motoristi močno prevladuje odgovor, da zaradi prehitre vožnje niso bili kaznovani, le štirje poročajo, da so bili oglobljeni in / ali kaznovani. Redkeje od slovenskih so kazen za prehitro vožnjo dobili le švedski motoristi.



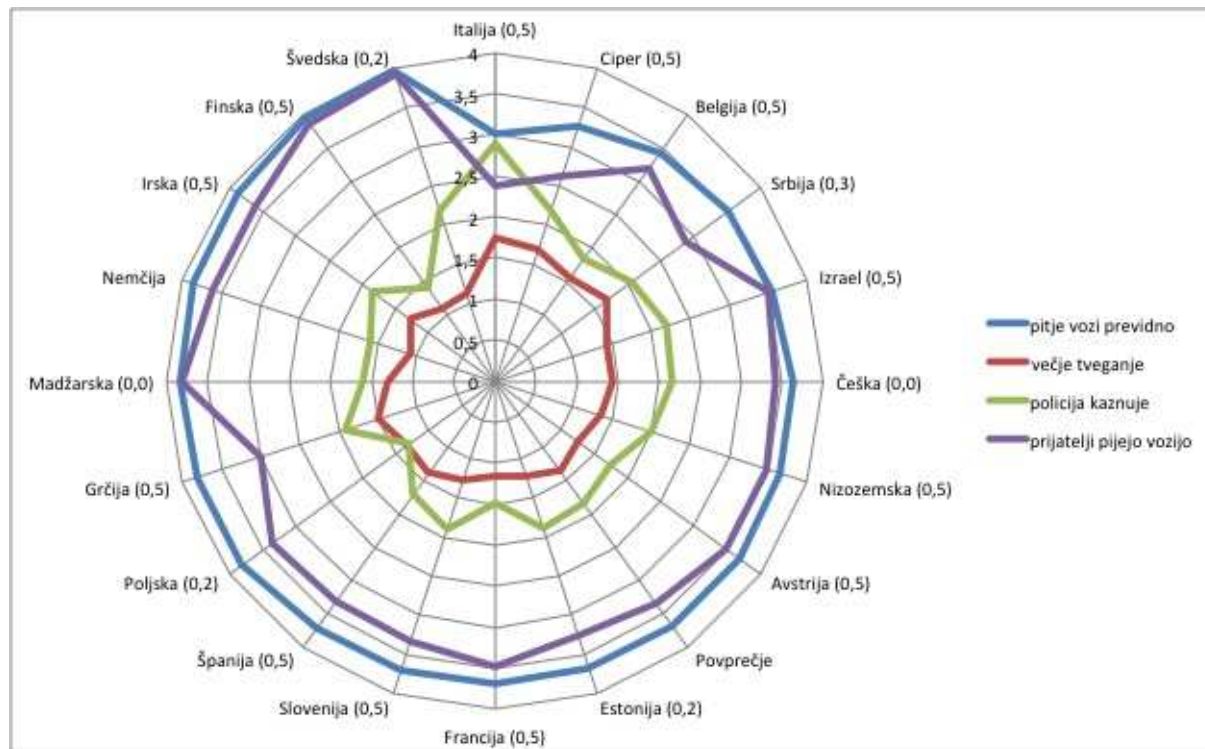
SLIKA 22. Pogostost uporabe čelade na različnih vrstah cest (1 = nikoli - 6 = vedno).

Motoristi v veliki večini poročajo, da pri vožnji z motorjem na vseh cestah vedno uporabljajo čelado. Na lokalnih cestah starejši motoristi pogosteje uporabljajo čelado, na ostalih cestah pa med različno starimi motoristi ni razlik. V primerjavi z evropskimi slovenski motoristi pogosteje uporabljajo čelado na avtocestah in glavnih cestah med kraji. Po neuporabi čelade izstopajo srbski in ciprski motoristi.



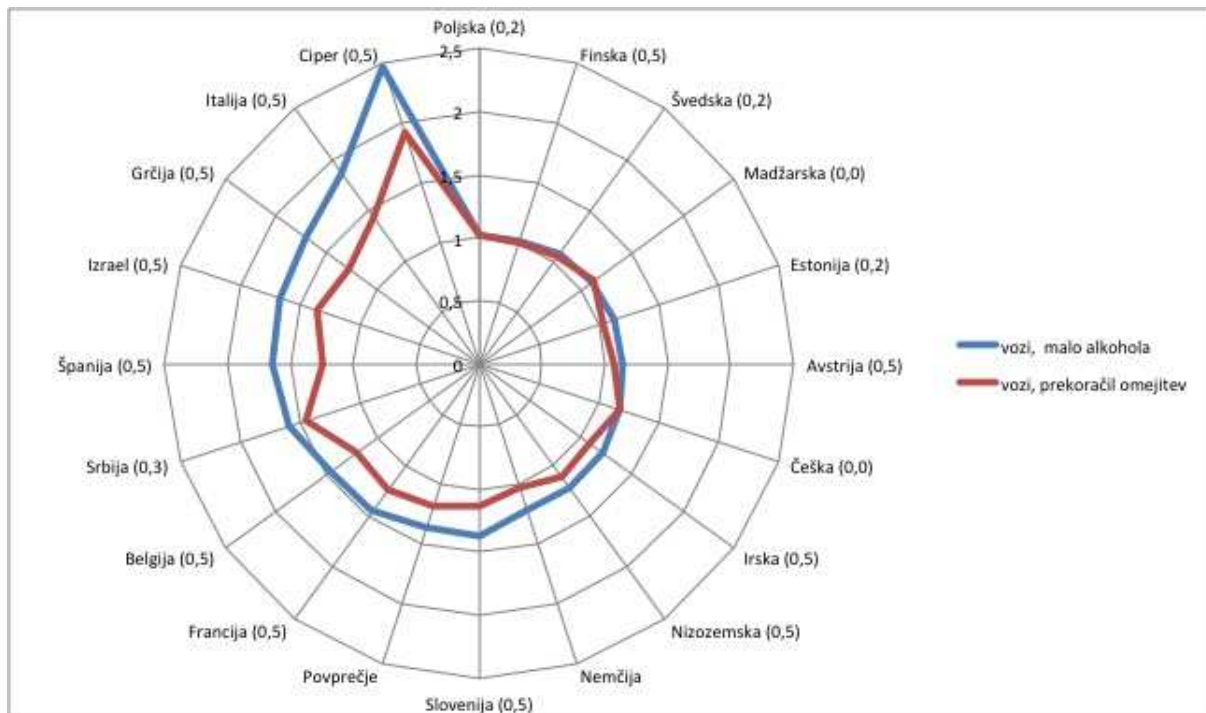
SLIKA 23. Strinjanje z izjavami o čeladah.

V primerjavi z evropskimi se slovenski motoristi manj strinjajo s tem, da čelade preprečujejo resne poškodbe voznikov in sopotnikov, manj uživajo v vožnji brez čelade, manj uporabljajo čelado samo zato, ker jo predpisuje zakon, njihovi prijatelji pa čelado uporabljajo v večji meri. Zaradi neuporabe čelade so bili slovenski motoristi v povprečju (2,0 %) manjkrat kaznovani od evropskih (4,5 %).



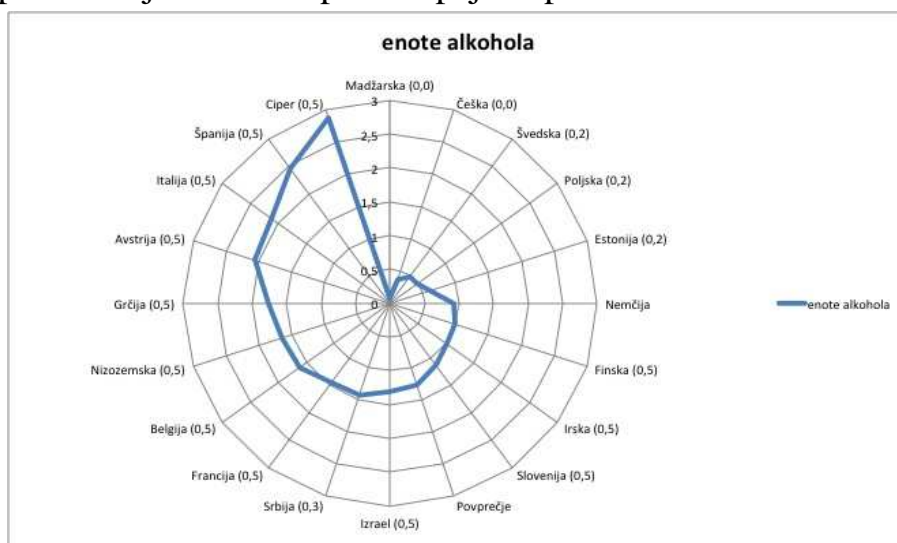
SLIKA 24. Strinjanje z izjavami o vožnji pod vplivom alkohola (1 = zelo - 4 = sploh ne)..

Izjava, da bodo ustavljeni in kaznovani s strani policije, se zdi motoristom zelo verjetno resnična, še bolj verjetno se jim zdi povečanje tveganja prometne nesreče z drugim udeležencem. Večina se jih »zelo ne strinja« s tem, da lahko pijejo in vozijo, če vozijo previdno, je pa nekoliko slabša slika pri vprašanju, ali bi večina njihovih motorističnih prijateljev pila in vozila motor. Še vedno pa je tudi pri tej izjavi več kot polovica slovenskih motoristov, ki trdijo, da to sploh ne drži. Starejši motoristi se bolj strinjajo s tem, da lahko pitje in vožnja povečata tveganje nesreče z drugim prometnim udeležencem, mlajši pa bolj poročajo o tem, da bi njihovi motoristični prijatelji pili in vozili motor. Strinjanje s trditvami o vožnji pod vplivom alkohola je med slovenskimi motoristi podobno evropskim. Italijanski in ciprski vozniki so po svojih izjavah najbolj problematični.



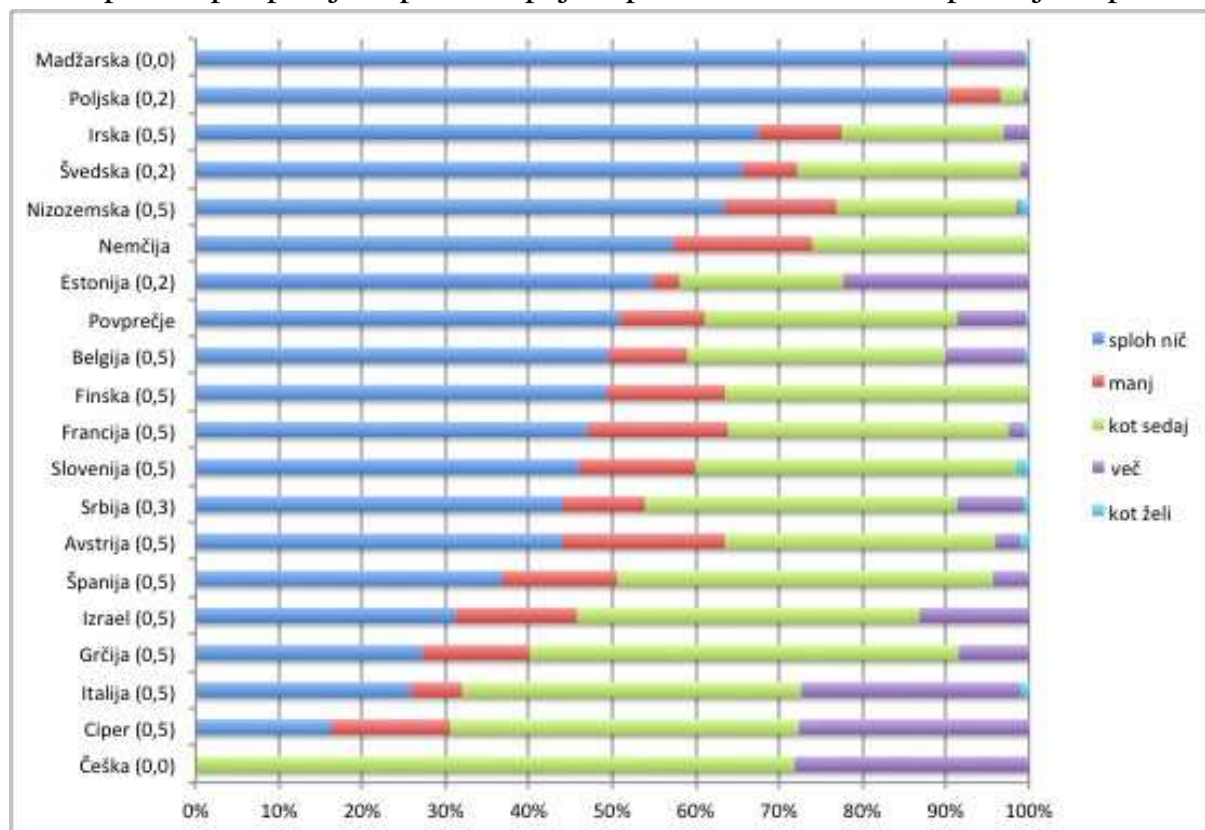
SLIKA 25. Pogostost vožnje motorja po zaužitju malo alkohola ali po prekoračitvi omejitve (1 = nikoli - 6 = vedno).

Večina slovenskih motoristov v zadnjem mesecu sicer ni zaužila alkohola, ko je vozila, še vedno pa je 26,7 % takih, ki je to kdaj storilo, 10,7 % pa je takih, ki so bili kdaj pod večjo količino alkohola v krvi, kot je to dovoljeno, in so vseeno vozili motor. Odgovori ne na prvo, ne na drugo vprašanje niso povezani s starostjo. Slovenski motoristi so po svojih stališčih blizu evropskemu povprečju, po uživanju alkohola pa izstopajo Ciprčani.



SLIKA 26. Popita količina enot alkohola, da motorist še ostane pod predpisano mejo alkohola v krvi.

Večina slovenskih motoristov meni, da lahko zaužijejo 1 merico, da ostanejo pod predpisano mejo alkohola v krvi, slaba četrtnina pa, da lahko popijejo dve merici. V povprečju predvidevajo, da lahko popijejo 1,14 merice, da še ostanejo pod dovoljeno mejo. Odgovori slovenskih motoristov o tem, koliko meric alkohola lahko spijemo, da še ostanemo pod predpisano mejo alkohola v krvi so v evropskem povprečju. Spet izstopajo ciprski motoristi, blizu pa so jim španski.



SLIKA 27. Mnenje o predpisani omejitvi alkohola med vožnjo.

Nihče izmed slovenskih motoristov ne bi povišal zakonsko določene meje, 44,7 % bi celo predlagalo, da sploh ne bi smeli voziti pod vplivom alkohola, 37,9 % se trenutna meja zdi ustrezna. Majhen odstotek (1,5 %) se zavzema za to, da bi lahko popili, kolikor bi hoteli. Tudi v Evropi prevladuje med motoristi zavrnitev uživanja kakršnekoli količine alkohola med vožnjo, saj je v povprečju 50 % motoristov za takšno rešitev.

Slovenskim motoristom se zdi zelo verjetno, da jih bo, če pijejo, policija ustavila in kaznovala, vendar so bili v zadnjih treh letih le redko preverjani, ali so zaužili alkohol. Mlajše voznike so preverjali večkrat. Pri slovenskih motoristih je preverjanje, ali so zaužili alkohol, redkejše kot pri evropskih, bili pa so zaradi

vožnje pod vplivom alkohola podobno pogosto kaznovani kot povprečen evropski motorist.

Slovenski motoristi so manj od evropskih pripravljeni uporabljati javni prevoz. Med seboj se slovenski vozniki različnih vrst motorja ne razlikujejo statistično pomembno v tem, koliko so naklonjeni posameznim ukrepom za zmanjšanje onesnaženosti zraka.

Glede udeležbe na tečaju varne vožnje je Slovenija malo nad povprečjem Evrope (22,8 %). Kot najnevarnejše zaznavajo slovenski motoristi prehitevanje vozila po desni, najmanj prehitevanje po črtah, a vsa vedenja vsaj 80 % motoristov - predvsem starejših - zaznava vsaj kot precej nevarna. Slovenskim motoristom se zdita prehitevanje po črtah na avtocesti in prehitevanje vozila po desni bolj nevarna kot evropskim.

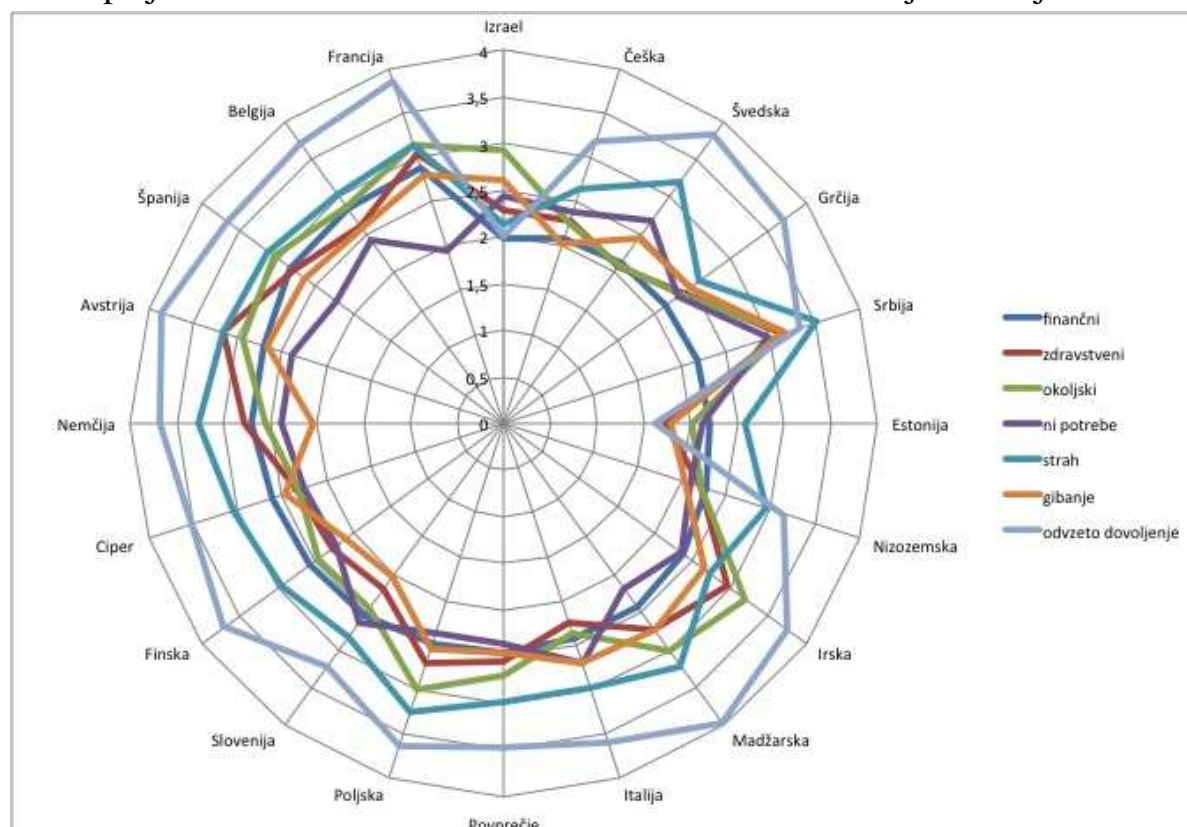
Med razlogi za uporabo motorja prevladuje užitek, občutek svobode, duša motorista, najmanj so izraženi problemi prevoza (ni avtomobila, druge možnosti, prihranek časa). Mlajši motoristi motor bolj uporabljajo zaradi zabave in užitka ter zaradi odsotnosti drugih možnosti prevoza. Slovenski motoristi manj od evropskih uporabljajo motor zaradi prihranka časa, težav s parkiranjem, cenejše vožnje, zmanjšanja onesnaževanja zraka, ker ne bi imeli avtomobila ali drugih možnosti prevoza, se izognejo ujetosti v zastojih, bolj pa zato, ker imajo dušo motorista, uživajo v hitrosti in jim daje občutek svobode. Med slovenskimi vozniki zaradi prihranka časa, cene in zmanjšanja onesnaženja zraka v največji meri motor uporabljajo vozniki skuterjev, najmanj pa ga taisti uporabljajo zato, ker bi imeli dušo motorista. Ta je kot razlog najbolj prisotna pri voznikih športnih motorjev. Najpogostejša je uporaba motorja kot »klatež iz užitka«, najredkejša kot člana motoristične skupine. Starejši vozniki v manjši meri uporabljajo motor za prevoze na delo in domov ter se manj dojemajo kot športni vozniki, ki uživajo v visokih hitrostih. Slovenski motoristi v primerjavi z evropskimi v povprečju motor manj uporabljajo za prevoz na delo in domov.

Po mnenju motoristov je največkrat vzrok nesreč prehitra vožnja, sledijo slabo vzdrževane ceste. Najmanj krivo za nesreče se jim zdi jemanje predpisanih zdravil in zastoji v prometu. Starejši se manj strinjajo s trditvijo, da so vzroki nesreč slabo vzdrževane ceste, pri ostalih trditvah med različno starimi ni statistično pomembnih razlik.

Slovenskim motoristom se zdijo vožnja motorja pod vplivom predpisanih zdravil, zastoji v prometu in slabi vremenski pogoji redkeje vzrok nesreče kot evropskim, pogosteje pa se jim zdijo vzrok nesreče slabo vzdrževane ceste.

6 DRUGI PROMETNI UDELEŽENCI

V Sloveniji je v skupino drugih prometnih udeležencev sodila 201 oseba, v celoti pa je bilo takih 4323 udeležencev iz 19 držav. In zakaj ne vozijo?



SLIKA 28. Razlogi za to, da ne vozijo (1 = zelo - 4 = sploh ne).

Na vprašanje o motivaciji za uporabo drugih prevoznih sredstev oz. pešačenja, je približno 20% slovenskih udeležencev odgovorilo, da so bili finančni razlogi zelo pomembni pri tej odločitvi, 30% jih je odgovorilo, da so bili pri tem zelo pomembni zdravstveni razlogi, 20% je navajalo okoljske razloge kot zelo pomembne, malo manj kot 20% jih je označilo, da je zelo pomemben razlog strah pred vožnjo avtomobila ali motorja, 15% udeležencev je kot zelo pomemben razlog navedlo, da nimajo potrebe po drugih načinih prevoza, najmanj – 12%, pa jih je kot zelo pomemben razlog navedlo odvzem voznškega dovoljenja. V povprečju torej največ oseb ocenjuje, da je potreba po gibanju najpomembnejši razlog za uporabo drugih prevoznih sredstev ali pešačenja, potem sledijo zdravstveni razlogi, nato okoljski, finančni in razlog, da

ni potrebe po drugih prevoznih sredstvih. Najmanj pogosto so udeleženci kot zelo pomemben razlog za uporabo drugih prevoznih sredstev ocenili strah pred vožnjo in odvzem voziškega dovoljenja.

Udeleženci, ki uporabljajo druga prevozna sredstva, so tudi poročali, koliko kilometrov naredijo v enem dnevu peš, s kolesom, z mopedom, kot sopotniki v avtu ali kot potniki v javnem potniškem prometu. Izmed 4323 udeležencev iz 19 držav, jih je 93 % poročalo, da hodijo peš, in sicer v povprečju 3 kilometre na dan. 34 % udeležencev kolesari, in sicer 4,2 kilometra v povprečju na dan. Javni prevoz uporablja 57 % udeležencev. V povprečju naredijo 5,9 kilometra na dan. Kot sopotnik v avtu 50 % udeležencev v povprečju naredijo 4,9 kilometrov na dan. Moped uporablja 4 % udeležencev, ki v povprečju naredijo 4,9 kilometrov na dan.

Vsi udeleženci, ki so navedli, da ne vozijo avtomobila ali motorja, so odgovarjali na vprašanja v zvezi vedenjem in zadovoljstvom pešcev. 70% udeležencev je poročalo, da kot pešci nikoli ne prečkajo cesto, kadar je rdeča luč. Nekoliko več kot 50% slovenskih udeležencev je odgovorilo, da nikoli ali redko prečkajo cesto, kjer ni označen prehod za pešce. V primerjavi z udeleženci iz drugih držav, slovenski udeleženci manj pogosto prečkajo cesto, kadar je rdeča luč, in tudi manj pogosto prečkajo cesto, kjer ni označen prehod za pešce. 80% slovenskih udeležencev ne uporablja MP3, iPoda ali druge glasbene naprave med hojo, 60% udeležencev nikoli ne telefonira med hojo ali pa redko. Slovenski udeleženci v primerjavi z udeleženci iz drugih držav redkeje telefonirajo med hojo in redkeje uporabljajo glasbene naprave. Po drugi strani skoraj 80% udeležencev ne nosi obleke s svetlobnimi odsevniki, kar je podoben odstotek kot v drugih državah. Ena tretjina slovenskih udeležencev mora vedno, zelo pogosto ali pogosto hoditi po cesti zaradi preprek na pločniku, kar je podoben odstotek kot v drugih državah. 20% slovenskih udeležencev se vedno ali pa zelo pogosto izogiba določenim cestam ali križiščem, ker so preveč nevarna. Ta odstotek odgovorov je višji v primerjavi z odgovori udeležencev iz drugih držav.

Udeleženci so odgovarjali tudi na vprašanja o zadovoljstvu z določenimi vidiki prometa. Približno dve tretjini udeležencev je zadovoljnih s številom semaforjev, kar je podobno kot v drugih državah. Približno polovica udeležencev je zelo ali pa dokaj zadovoljna s pločniki, z varnostjo in s številom

označenih prehodov za pešce, kar je podobno kot v drugih državah. Zgolj tretjina jih je zelo ali dokaj zadovoljnih s količino in hitrostjo prometa. Delež nezadovoljnih s hitrostjo in količino prometa je na slovenskem vzorcu višji kot v drugih državah.

Izmed 201 udeležencev, ki uporabljajo druga prevozna sredstva, jih 80 vsakodnevno kolesari. Na naslednjih slikah so prikazani odgovori teh kolesarjev glede njihovega vedenja v prometu in njihovega zadovoljstva. Skoraj 90% kolesarjev nikoli ne prečka cesto, kadar je rdeča luč in nikoli ne uporablja MP3, iPod ali drugih glasbenih naprav med kolesarjenjem. Približno dve tretjine udeležencev nikoli ne telefonira med kolesarjenjem in ne kolesari po napačni strani ceste. Po drugi strani skoraj 80% udeležencev nikoli ne nosi kolesarske čelade, dve tretjini jih nikoli ne uporablja luči, ko kolesarijo v temi, ena tretjina kolesarjev tudi nikoli ne nosi obleke s svetlobnimi odsevniki. Približno četrtnina udeležencev se vedno ali zelo pogosto izogiba določenim cestam ali križiščem, ker so preveč nevarna oziroma vozijo po pločniku, da se izognejo avtomobilskemu prometu. Odgovori slovenskih udeležencev na predstavljenih postavkah se ne razlikujejo pomembno od odgovorov udeležencev iz drugih raziskav.

Razen s številom semaforjev so kolesarji večinoma malo zadovoljni z vidiki prometne urejenosti. Približno dve tretjini udeležencev je zelo ali dokaj zadovoljnih s številom semaforjev, polovica kolesarjev je zelo ali dokaj zadovoljna s kolesarskimi potmi, tretjina kolesarjev je zelo ali dokaj zadovoljna z varnostjo. Najmanj so kolesarji zadovoljni s hitrostjo in količino prometa. Samo približno četrtnina jih je zelo ali dokaj zadovoljna s tema dvema vidikoma prometa. Glede zadovoljstva z izbranimi vidiki prometne urejenosti se slovenski udeleženci raziskave ne razlikujejo od udeležencev iz drugih raziskav.

30% kolesarjev se vedno, zelo pogosto ali pogosto vznejevolji zaradi voznikov avtomobilov, četrtnina se jih vedno, zelo pogosto ali pogosto vznejevolji zaradi motoristov in manj kot 10% zaradi kolesarjev. V primerjavi s pešci je razlika predvsem pri kolesarjih, saj se pešci zaradi njih pogosteje vznejevoljijo kot sami kolesarji. V primerjavi s kolesarji iz drugih držav se slovenski kolesarji podobno pogosto vznejevoljijo zaradi voznikov avtomobilov, motoristov in drugih kolesarjev.

77 udeležencev raziskave je odgovarjalo na vprašanja o zadovoljstvu z nekaterimi značilnostmi javnih prevoznih sredstev. Približno dve tretjini udeležencev jih je zelo ali dokaj zadovoljna z vsemi vprašanimi vidiki javnih prevoznih sredstev, razen s cenami. Najbolj so bili udeleženci zadovoljni z varnostjo, dostopnostjo, pogostostjo, nekoliko manj s številom linij in postaj ter s kvaliteto in udobnostjo vozil, najmanj pa s ceno, vendar še vedno jih je več kot polovica zelo ali dokaj zadovoljnih. Odgovori slovenskih udeležencev glede zadovoljstva z nekaterimi značilnostmi javnih prevoznih sredstev se bistveno ne razlikujejo od odgovorov udeležencev iz drugih raziskav.

Glede pitja alkoholnih pijač in prometne varnosti se kar 60% udeležencev zelo strinja, da pitje alkoholnih pijač in hoja pomembno povečata tveganje za prometno nesrečo in nekaj več kot 50% udeležencev se sploh ne strinja s trditvijo, da lahko pijete in hodite, če ste previdni. 75% udeležencev se zelo strinja, da pitje alkoholnih pijač in kolesarjenje pomembno povečata tveganje za prometno nesrečo in 70% udeležencev se sploh ne strinja, da lahko pijete in kolesarite, če ste previdni.

V primerjavi z udeleženci iz drugih držav se slovenski udeleženci manj strinjajo s tem, da lahko pijete in hodite oz. kolesarite, če ste previdni. Vendar se tudi manj strinjajo s trditvijo, da pitje alkoholnih pijač in hoja oz. kolesarjenje pomembno poveča tveganje za prometno nesrečo.

7 SKLEP

Tudi raziskava SARTRE 4 ponuja mnoge zanimive vpoglede v stališča in (samoporočano) vedenje voznikov. Nekatere ugotovitve se ponavljajo, druge se razlikujejo. Upoštevati moramo, da je bil tokrat vzorec precej spremenjen – še vedno slučajan a stratificiran tako, da je zajel še motoriste in druge prometne udeležence. Zato je potrebno primerjave med različnimi izvedbami raziskave razlagati previdno, smiselne pa so primerjave med različnimi državami, saj je bila metoda vzorčenja poenotena, ter primerjava med zaporednimi raziskavami za skupino voznikov. Vidimo, da slovenski vozniki zmanjšanju uporabe avtomobila niso preveč naklonjeni (kar je lahko tudi posledica neustreznosti javnega prevoza), da se zavedajo problematičnosti pitja in vožnje (čeprav bi moški pitje kompenzirali s previdnostjo), oz. vplivu drugih dejavnikov na voznikove zmožnosti, prehitre vožnje (ki je za mlajše prijetna) in do katere –

kljub problematičnosti - predvsem moški goje ustrezne namere. Skoraj 90 % vprašanih nikoli ni vozilo ob prekoračeni količini alkohola, toda preostanek je. Mlajši so tudi pogosteje vozili preutrujeni. Kar 95 % otroke vedno pripenja na avtocestah in glavnih cestah, opaziti pa je podcenjevanje nevarnosti med vožnjo v naselju. Na splošno lahko rečemo, da so stališča motoristov najmanj naklonjena različnim ukrepom in kaznim ter uvedbi naprav, ki bi lahko povečala varnost vožnje na račun osebne svobode voznika. In tako bi lahko komentirali še množico drugih ugotovitev, ki vse opozarjajo na zavedanje pomembnosti prometne varnosti, a to zavedanje še ni zadostno, saj še vedno pomembni deleži prometnih udeležencev podcenjujejo nevarnosti, ki nanje prežijo in se ne zavedajo dovolj pomena varnostnih ukrepov, od upoštevanja predpisov do nošenja čelade in pripenjanja.

8 Viri

1. Gormley, M., Fuller R. (2010). A Critical Review of SARTRE, Sneto 13. 11. 2011 z: <http://www.attitudes-roadsafety.eu/members-area/members-area-home/>
2. Houston, D.J. (2011) Motorcyclists. V: B. E. Porter (Ed.). *Handbook of Traffic Psychology*. Amsterdam: Elsevier, 375-387.
3. SARTRE 2 reports (1998). *The attitude and behavior of European car drivers to road safety*, Part 3, Executive summary, Leidschendam: SWOV.
4. Shinar D. (1978), *Psychology on the Road*, New York: Wiley.