



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Transportna logistika

POZNAVANJE OMEJITVE HITROSTI NA HITRIH CESTAH

Mentor: Mihael Bešter, univ. dipl. inž. tehn. prom.
Lektorica: Andreja Tasič, prof. slov.

Kandidatka: Silvija Boldin

Kranj, junij 2017

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju Mihaelu Beštru, univ. dipl. inž. tehn. prom., za usmerjanje, podporo in nasvete ob pisanju diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi Andreji Tasič, prof. slov., ki je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledala.

Zahvala gre tudi moji družini in prijateljem, ki so me podpirali, bodrili in spodbujali v času študija in kasneje pri pisanju diplomskega dela.

IZJAVA

»Študentka Silvija Boldin izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom Mihaela Beštra, univ. dipl. inž. tehn. prom.«

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

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

S 1. 7. 2011 je prišlo do spremembe omejitve hitrosti na hitrih cestah, za katero menimo, da ni dosegla vseh udeležencev v prometu. V diplomskem delu smo ugotavljali poznavanje omejitve hitrosti na hitrih cestah v primerjavi s poznavanjem omejitev hitrosti na drugih cestah zunaj naselja. S pomočjo anketnega vprašalnika smo skušali potrditi hipotezo, da slabše poznamo omejitve hitrosti na hitrih cestah. Zanimalo nas je tudi, kako se udeleženci v prometu seznanjajo s spremembami v cestnoprometnih predpisih in kako bi se radi seznanjali. Ugotovljeno je bilo, da večina vprašanih ne pozna omejitve hitrosti na hitrih cestah, večina pa pozna omejitve hitrosti zunaj naselja. Največji del vprašanih se s spremembami v cestnem prometu seznanja prek medijev. Kot kažejo rezultati anketnega vprašalnika, tako pridobljeno znanje ne zadostuje. Mediji ne poročajo o vseh spremembah, ker jih je enostavno preveč, zato bi se morali o novostih v cestnem prometu seznanjati drugače. Predlagali smo večkratno preverjanje znanja o cestnoprometnih predpisih, pošiljanje obvestil na domače naslove, elektronske naslove, pošiljanje sms-sporočil in uporabo aplikacije na mobilnem telefonu. Večji del vprašanih se strinja s ponujenimi rešitvami in bi jih uporabljali. Pozdravljajo tudi večkratno preverjanje znanja iz cestnoprometnih predpisov.

KLJUČNE BESEDE

- hitra cesta
- omejitve hitrosti
- zakon o pravilih cestnega prometa
- zakon o varnosti cestnega prometa
- cestnoprometni predpisi

ABSTRACT

On 1.7.2011 there has been a change in speed limits on Slovenian highways. We believe that the information about these changes has not reached all motorway users. In this diploma we are trying to find out how good the knowledge of speed limits on expressways is compared to the knowledge of speed limits on other road types outside of settlements. Our hypothesis was that we don't know the speed limits on expressways as good as we know the other speed limits. We have used a survey to confirm this hypothesis. We also wanted to know how the road users inform themselves about changes in traffic regulations and what other ways they would like to use to do that. The results showed that most participants in our survey didn't know the speed limits on expressways while they knew the speed limits on the other roads outside settlements. Most participants in our survey stated that they use mass media to learn of such changes in traffic regulations, however our survey showed that knowledge received in such ways is not enough. The mass media does not report every change because there is too many. That is why we think that other means of informing is necessary. We have suggested recurrent testing in traffic regulations, informing users trough postal mail, e-mail, sms messages and trough mobile phone applications. Most participants in our survey agree with these solutions and would be using them. They would also happily take recurrent traffic regulations testings.

KEYWORDS

- Highway
- Speed limit
- Road Traffic Safety Act
- Act of Rules in Road Transport
- Traffic regulations

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	PREDSTAVITEV PROBLEMA	1
1.2	CILJI NALOGE	1
1.3	PREDSTAVITEV OKOLJA	1
1.4	PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE	2
1.5	METODE DELA	2
2	TEORETIČNI DEL	3
2.1	CESTNOPROMETNI PREDPISI	3
2.2	PROMETNI ZNAKI	3
2.3	HITROST VOŽNJE	5
2.4	OMEJITVE HITROSTI	7
2.4.1	Omejitev hitrosti v evropskih državah	7
2.4.2	Omejitev hitrosti na slovenskih cestah	9
3	HITRE CESTE	10
3.1	PREDSTAVITEV HITRIH CEST	10
3.2	POZNAVANJE OBSTOJEČEGA ZAKONA O PRAVILIH CESTNEGA PROMETA (ZPRCP)	13
3.3	STATISTIČNI PODATKI	15
4	REZULTATI ANKETE IN GRAFIČNI PRIKAZ REZULTATOV	16
5	ZAKLJUČKI	35
5.1	KRITIČNA ANALIZA	35
5.2	PREDLAGANE SPREMEMBE	37
	LITERATURA IN VIRI	39
	PRILOGA	39

KAZALO SLIK

Slika 1:	Diagram najosnovnejših prometnih znakov za obvestila, ki med drugim sporočajo tudi omejitve hitrosti	5
Slika 2:	Tabla za omejitve in obveznosti na slovenskih cestah	9
Slika 3:	Prometni znak, ki označuje hitro cesto	10
Slika 4:	Struktura udeležencev po spolu	17
Slika 5:	Struktura udeležencev po izobrazbi	18
Slika 6:	Posedovanje vozniškega izpita	19
Slika 7:	Starostna struktura udeležencev	20
Slika 8:	Samoocenitev poznavanja cestnoprometnih predpisov	21
Slika 9:	Grafični prikaz poznavanja prometnega znaka, ki označuje začetek hitre ceste	22
Slika 10:	Grafični prikaz poznavanja omejitve hitrosti na avtocesti	23
Slika 11:	Grafični prikaz poznavanja omejitve hitrosti na cestah zunaj naselja	24
Slika 12:	Grafični prikaz poznavanja omejitve hitrosti na hitrih cestah	25
Slika 13:	Grafični prikaz odgovorov udeležencev, ali jih prepočasna vožnja moti, ovira na cesti	26
Slika 14:	Grafični prikaz, kje prepočasna vožnja udeležence najbolj moti	27
Slika 15:	Grafični prikaz odgovorov, ali vprašani sami kdaj vozijo pod omejitvijo hitrosti in zakaj	28
Slika 16:	Grafični prikaz odgovorov tistih, ki vozijo pod omejitvijo hitrosti	29

Slika 17: Grafični prikaz odgovorov vprašanih, zakaj po njihovem mnenju drugi udeleženci v prometu vozijo prepočasi	29
Slika 18: Grafični prikaz odgovorov udeležencev o tem, ali se jim zdi, da je treba oglobiti tudi prepočasne voznike	30
Slika 19: Grafični prikaz odgovorov udeležencev, ali obstaja primeren sistem, ki voznike prisili k seznanjanju z novostmi v CPP-ju	31
Slika 20: Grafični prikaz odgovorov udeležencev glede seznanjanja z novostmi v CPP-ju	32
Slika 21: Grafični prikaz odgovorov udeležencev, kje oz. kako bi se želeli seznanjati z novostmi v CPP-ju	33
Slika 22: Grafični prikaz odgovorov udeležencev o njihovem mnenju glede potrebnosti pogostejšega obnavljanja znanja CPP	34

KAZALO TABEL

Tabela 1: Osnovna barva in barva napisov ter simbolov na znakih za vodenje prometa	4
Tabela 2: Prikaz omejitev hitrosti po Evropi	8
Tabela 3: Prikaz omejitev hitrosti na slovenskih cestah	9
Tabela 4: Časovni potek uveljavljanja novega Zakona o cestnoprometnih predpisih	13
Tabela 5: Število prometnih nesreč na hitrih cestah v primerjavi z vsemi	15
Tabela 6: Število prekoračitev hitrosti na hitrih cestah	16
Tabela 7: Struktura udeležencev po spolu	16
Tabela 8: Struktura udeležencev po izobrazbi	17
Tabela 9: Posedovanje vozniškega dovoljenja med udeleženci	18
Tabela 10: Starostna struktura udeležencev	19
Tabela 11: Samoocenitev poznavanja cestnoprometnih predpisov	20
Tabela 12: Poznavanje prometnega znaka, ki označuje začetek hitre ceste	21
Tabela 13: Omejitev hitrosti na avtocesti po mnenju udeležencev	22
Tabela 14: Omejitev hitrosti na cestah zunaj naselja po mnenju udeležencev	23
Tabela 15: Omejitev hitrosti na hitrih cestah po mnenju udeležencev	24
Tabela 16: Odgovori na vprašanje, ali prepočasna vožnja moti, ovira na cesti	25
Tabela 17: Odgovori udeležencev, na katerih cestah jih prepočasna vožnja najbolj moti, ovira	26
Tabela 18: Odgovori vprašanih, ali sami kdaj vozijo pod omejitvijo hitrosti in zakaj	27
Tabela 19: Odgovori udeležencev, zakaj po njihovem mnenju drugi udeleženci v prometu vozijo počasneje, kot je dovoljeno	29
Tabela 20: Odgovori udeležencev, ali bi bilo po njihovem mnenju treba oglobiti tudi prepočasne voznike	30
Tabela 21: Odgovori udeležencev, ali obstaja ustrezen sistem, ki voznike prisili k seznanjanju z novostmi v CPP-ju	31
Tabela 22: Odgovori na vprašanje, kje se udeleženci seznanjajo z novostmi v CPP-ju	32
Tabela 23: Želje udeležencev, kako oz. kje bi se radi seznanjali z novostmi v CPP-ju	33
Tabela 24: Odgovori udeležencev glede pogostejšega obnavljanja znanja o CPP-ju	34

KRATICE IN AKRONIMI

EU:	Evropska unija
CPP:	Cestnoprometni predpisi
ZPRCP:	Zakon o pravilih cestnega prometa
PIS:	Prometno-informacijski sistem
ZVCP:	Zakon o varnosti cestnega prometa
AMZS:	Avto-moto zveza Slovenije
KM/H:	Kilometrov na uro
SLO:	Slovenija
LJ:	Ljubljana
MB:	Maribor
PP:	Policijska postaja
RS:	Republika Slovenija

1 UVOD

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

S 1. 7. 2011 je v veljavo stopil nov zakon o pravilih cestnega prometa. Ta je najprej prinesel nove kazni za prekoračitve dovoljene hitrosti, o katerih smo veliko slišali tudi v medijih, istočasno pa je prišlo do manjših sprememb omejitev hitrosti. Trenutno velja: v območju umirjenega prometa in v območju za pešce 10 km/h, v območju omejene hitrosti 30 km/h, v naseljih 50 km/h, na običajnih cestah zunaj naselij 90 km/h, na hitrih cestah (prej: ceste, rezervirane za motorni promet) 110 km/h in na avtocestah 130 km/h.

V diplomskem delu se bomo osredotočili na spremembo omejitve hitrosti na hitrih cestah in preverili seznanjenost udeležencev v cestnem prometu z novo omejitvijo, ki znaša 110 km/h in ne več 100 km/h.

1.2 CILJI NALOGE

Namen diplomskega dela je raziskati, ali ljudje dovolj dobro ali vsaj enako dobro kot omejitve hitrosti za druge vrste cest poznajo tudi omejitve hitrosti na hitrih cestah.

Cilj diplomskega dela je potrditi ali ovreči hipotezo, da vozniki omejitve hitrosti na hitrih cestah ne poznajo enako dobro kot hitrosti na drugih cestah, npr. v naselju, na cestah zunaj naselja ali na avtocestah. Hkrati želimo preveriti dejansko seznanjenost udeležencev v cestnem prometu z novimi predpisi, ki so stopili v veljavo leta 2011.

1.3 PREDSTAVITEV OKOLJA

Diplomsko delo se nanaša na Slovenijo in slovenske ceste. V Sloveniji ceste, v skupni izmeri 528 km, glede na funkcijo v prostoru in tehnične elemente delimo na avtoceste, hitre ceste, glavne ceste in regionalne ceste. Naša osredotočenost je bila na hitrih cestah. V Sloveniji jih je sedem.

Anketni vprašalnih smo delili prek spletne povezave in pa tudi v tiskani obliki. Za zadnjo smo se odločili, ker smo želeli, da uporaba svetovnega spleta, ki je pri starejših slabša, ne bi vplivala na rezultat. Anketiranci v večini prihajajo iz gorenjske in osrednjeslovenske regije.

1.4 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

Ob uveljavitvi novega zakona o pravilih cestnega prometa je bilo veliko povedanega o novih višjih kaznih za prekoračitve hitrosti, po drugi strani pa smo zelo malo slišali o novih omejitvah. S spremembami v cestnem prometu bi se verjetno morali v določeni meri seznaniti tudi sami in o njih prebrati v Uradnem listu RS. Ministrstvo za notranje zadeve, DARS, AVP, AMZS in mediji so sicer o spremembah komunicirali, a gotovo bi lahko storili več. Vsi udeleženci v prometu bi morali biti obveščeni tako o novih omejitvah kot tudi o novih kaznih za prekoračitve hitrosti. S pomočjo vprašalnika bomo ugotovili, da je tistih, ki poznajo nove omejitve hitrosti na hitrih cestah, zelo malo.

Naloga je omejena na hitre ceste v Republiki Sloveniji. Pestile so nas težave z literaturo, ki je je zelo malo.

1.5 METODE DELA

Diplomsko delo je delno teoretične in delno eksperimentalne narave. Ker predhodnih raziskav na to temo še ni, smo uporabili anketni vprašalnik, ki bo zajel čim večji vzorec vprašanih.

Uporabili smo naslednje metode dela:

- induktivno-deduktivna metoda (metoda sklepanja iz posameznih primerov v splošno in obratno),
- komparativna metoda (metoda primerjanja, primerjav in stopnjevanj),
- metoda kompilacije (metoda uporabe izpiskov, navedb, citatov drugih avtorjev),
- statistična metoda (metoda množičnih pojavov, zbiranja podatkov, obdelovanja podatkov itd.),
- metoda analize in sinteze (na eni strani proučevanje na nivoju razčlenjevanja sestavljenih pojavov, sodb, zaključkov na njihove sestavne dele in obravnava posameznih delov glede na druge oziroma celoto ter na drugi strani na nivoju združevanja enostavnih miselnih sestavin v sestavljene oziroma enkratne celote vzajemno povezanih delov),
- metoda abstrakcije in konkretizacije (na eni strani proučevanje z odmišljanjem bodisi občih ali posebnih nebistvenih sestavin določenega predmeta, pojava ali procesa z namenom, da bi zajeli njihove bistvene lastnosti, ter na drugi na nivoju približevanja realnemu, konkretnemu z determinacijo občega s posebnimi določili),
- metoda generalizacije in specializacije (na eni strani proučevanje na nivoju posploševanja, sklepanja od posameznega na splošno, dvigovanja pojmov nižjega reda na višji ter na drugi na nivoju oblikovanja specifičnih pojmov, sklepanja od občega na posamično).

2 TEORETIČNI DEL

2.1 CESTNOPROMETNI PREDPISI

Cestnoprometni predpisi ali pravila cestnega prometa ali CPP, kot jih na kratko poimenujemo, so vsebina, katere poznavanje je nujno potrebno za opravljanje vozniškega izpita. Po novi zakonodaji (Zakon o pravilih cestnega prometa oz. krajše ZPrCP) mora vsak bodoči voznik obvezno poslušati 20-urno predavanje o cestnoprometnih predpisih, ki ga lahko pred pristojno republiško izpitno komisijo zaključijo z uspešnim reševanjem testov. Uradni list RS (2010) o novem zakonu pravi, da se z njim določajo prometna pravila ravnanja v cestnem prometu ter pooblastila in sankcije, ki jih pri izvajanju tega zakona izrekajo pristojni organi.

Kot piše Kranjc (2016), se morajo bodoči vozniki podučiti o:

- pravilih cestnega prometa, prometnih znakov in njihovem pomenu, znakov, ki jih dajejo policisti in druge, s tem zakonom pooblaščen osebe, ter nevarnostih, ki nastanejo zaradi dejanj v prometu, ki nasprotujejo prometnim predpisom;
- izvedbi operacij z motornim vozilom, katerih namen je uspešna in varna vožnja, v skladu s prometnimi pravili, okoliščinami na cesti in v prometu ter s prometno etiko;
- osnovah delovanja naprav na motornem vozilu, ki so pomembne za varen cestni promet;
- vplivu nezadostnega znanja in spretnosti za vožnjo vozila, alkohola, mamil in psihoaktivnih zdravil, na katerih je označeno, da se ne smejo uživati pred vožnjo in med njo, utrujenosti, boleznimi in drugih neugodnih duševnih in telesnih stanj, vremenskih razmer ter stanja vozila in ceste na varnost prometa;
- temah, ki prispevajo k razvijanju humanih odnosov, odnosov vzajemnega spoštovanja in razumevanja med vsemi udeleženci v prometu po načelih zaupanja in solidarnosti ter k ravnanju ob prometni nesreči.

2.2 PROMETNI ZNAKI

Wikipedia (2014) pravi, da so prometni znaki samo del prometne signalizacije, h kateri za celostno podobo štejemo tudi vse naprave in oznake, ki voznike na kakršenkoli način obveščajo in opozarjajo na nevarnost na cestah ali objektih na njih (cestninske postaje, postajališča itd.). Obenem predpisujejo omejitve (hitrosti in vse druge omejitve v prometu), ravnanja v določenih situacijah, označujejo in določajo vozišče. Prometna signalizacija pa tudi vodi in obvešča o poteku prometnih poti (npr. razcep na avtocesti), o znamenitostih ob poti (npr. znak za Dovžanovo sotesko), o uslugah, ki jih uporabniki iščejo (npr. toaleta ob avtocesti, bencinski servis) in podobno. Vsaka javna cesta in vse nekategorizirane ceste, dane v javni promet, morajo biti označene s predpisano prometno signalizacijo, ki udeležencem omogoča varen in tekoč promet. Poznamo trajno in začasno prometno signalizacijo. Najbolj tipičen predstavnik začasne signalizacije je zimsko signalizacija.

Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (2015) prometne znake deli na:

- znake za nevarnost,
- znake za izrecne odredbe,
- znake za obvestila,
- dopolnilne table, ki natančneje določajo pomen znaka, ki so mu dodane, in so sestavni del prometnega znaka, ob katerem so.









Knjižica Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah s spremno besedo (2016) pa tem štirim doda še:

- označbe na vozišču in drugih prometnih površinah,
- znake za označevanje bližine roba vozišča in preprečevanje nadaljnje vožnje,
- druge znake za označevanje del, drugih ovir in poškodb vozišča,
- svetlobne prometne znake in svetlobne označbe,
- znake s spremenljivo vsebino,
- triopan (tristrana piramida), na katerem so lahko upodobljeni znaki za nevarnost, znaki za izrecne odredbe in znaki za obvestila.

Področje uporabe	Osnovna barva znaka	Barva napisov in simbolov
Avtocesta	zelena	bela
Hitra cesta	modra	bela
Druge ceste	rumena	črna
Deli mest, naselij, pomembni objekti javne in gospodarske infrastrukture	bela	črna
Kulturne, zgodovinske in turistične zanimivosti	rjava	bela
Kolesarske povezave	rdeča	bela

Tabela 1: Osnovna barva in barva napisov ter simbolov na znakih za vodenje prometa

(Vir: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV11505>)

Oznaka znaka	Namen označevanja	Slika znaka
2401	Mesto, kjer se začne avtocesta	
2402	Mesto, kjer se konča avtocesta	
2403	Mesto, kjer se začne hitra cesta	
2404	Mesto, kjer se konča hitra cesta	
2405	Mesto, kjer se začne cesta za motorna vozila	
2406	Mesto, kjer se konča cesta za motorna vozila	
2434	Mesto na cesti, kjer se začne naselje	
2435	Mesto na cesti, kjer se konča naselje	

Slika 1: Diagram najosnovnejših prometnih znakov za obvestila, ki med drugim sporočajo tudi omejitve hitrosti
(Vir: ZPrCP)

2.3 HITROST VOŽNJE

Hitrost

Kot beremo v članku Hitrost (Varna vožnja, 2016), sme voznik voziti s takšno hitrostjo, da vozilo ves čas obvladuje in da ga lahko ustavi pred oviro, ki jo glede na okoliščine lahko pričakuje. Hitrost in način vožnje mora prilagoditi svojim sposobnostim, lastnostim in stanju ceste ter preglednosti na njej, gostoti in drugim

značilnostim prometa, vremenskim razmeram ter značilnostim vozila in tovora v njem ali na njem.

Voznik prav tako ne sme brez upravičenega razloga voziti tako počasi, da bi oviral druge udeležence v cestnem prometu. Kadar se za vozilom, ki vozi na čelu kolone s hitrostjo, nižjo od največje dovoljene hitrosti na cesti ali delu ceste, po katerem vozi, in nižja od hitrosti prometnega toka vozil na smernem vozišču, nabere kolona vozil, ki ga ne more varno prehiteti, se mora voznik na prvem primernem kraju umakniti z vozišča in pustiti kolono vozil mimo. Kadar je hitrost vozila za več kot polovico nižja od največje dovoljene hitrosti na cesti ali delu ceste, mora voznik takega vozila vklopiti varnostne utripalke, razen če uporablja rumeno utripajočo luč. Ko se za njim nabere kolona vozil, ki ga ne more varno prehiteti, se mora na prvem primernem kraju umakniti z vozišča in pustiti kolono vozil mimo. Voznik ne sme nenadoma zmanjšati hitrosti vožnje, razen v nevarnosti. Voznik, ki namerava znatno zmanjšati hitrost, se mora prej prepričati, da lahko to varno stori.

Bolj podrobno opredelitev glede hitrosti vožnje lahko preberemo na spletni strani Prometno-informacijskega sistema oz. krajše PIS-a (2010), ki ponuja uradno prečiščeno besedilo Zakona o prometnih predpisih in v 45. členu pravi takole:

(1) Voznik mora hitrost in način vožnje prilagoditi poteku, tehničnim in drugim lastnostim ceste, stanju vozišča, preglednosti, vidljivosti, prometnim in vremenskim razmeram, stanju vozila in tovora ter svojim vozniskim sposobnostim tako, da ves čas vožnje obvladuje vozilo oziroma da ga lahko ustavi pred oviro, ki jo glede na okoliščine lahko pričakuje.

(2) Voznik, ki se približuje križišču, prehodu ceste čez železniško progo, prehodu za pešce, kolesarski stezi, prehodu za kolesarje ali drugi prometni površini, mora voziti posebno previdno. Voziti sme s takšno hitrostjo, da lahko varno ustavi in pusti mimo vozila in druge udeležence cestnega prometa, ki imajo na križišču prednost, da lahko varno ustavi pred prehodom za pešce, pred prehodom ceste čez železniško progo oziroma da lahko vozilo ustavi, če bi z vožnjo čez prehod ogrožal pešce in kolesarje.

(3) Prepovedano je sunkovito speljevanje, zaviranje ali ustavljanje, razen v nevarnosti. Voznik dvoslednega vozila mora voziti tako, da ne zmanjšuje stabilnosti vozila, zlasti ne sme izpuščati krmila ali se voziti po dveh kolesih. Voznik enoslednega vozila mora voziti tako, da ne zmanjšuje stabilnosti vozila, zlasti ne sme izpuščati krmila ali se voziti po enem kolesu.

(4) Voznik ne sme brez upravičenega razloga voziti tako počasi, da bi oviral druge udeležence v cestnem prometu. Voznik vozila, ki vozi na čelu kolone z nižjo hitrostjo od največje dovoljene hitrosti in od hitrosti prometnega toka vozil na smernem vozišču, za katerim se nabere kolona vozil, se mora, če ga kolona ne more varno prehiteti, na prvem primernem kraju umakniti z vozišča in pustiti kolono vozil mimo.

(5) Ob zmanjšani vidljivosti, manjši od 50 metrov, morajo vozniki motornih vozil, ki prevažajo nevarno blago, in vozniki motornih vozil, s katerimi se opravlja izredni prevoz, razen izrednih prevozov, ki se opravljajo zaradi zagotavljanja prevoznosti cest (pluženje in posipanje), zmanjšati hitrost tako, da je izključeno vsako ogrožanje, in ustaviti na najbližjem parkirnem prostoru ter poskrbeti za varnost vozila in tovora. Enako velja, če je cesta spolzka zaradi snega, ledu ali drugih razlogov in če je zaradi vetra ali drugih okoliščin zmanjšana stabilnost vozila.

(6) Z globo 40 evrov se kaznuje za prekršek voznik, ki ne potrebuje vozniškega dovoljenja, ki:

1. ravna v nasprotju z določbo prvega ali drugega odstavka tega člena,
2. izpušča krmilo ali vozi vozilo po enem kolesu,
3. ravna v nasprotju z določbo četrtega odstavka tega člena.

(7) Z globo 120 evrov se kaznuje za prekršek voznik motornega vozila, ki ravna v nasprotju z določbo četrtega ali petega odstavka tega člena.

(8) Z globo 200 evrov se kaznuje za prekršek voznik motornega vozila, ki razen v nevarnosti sunkovito speljuje, zavira ali ustavlja.

(9) Z globo 300 evrov se kaznuje za prekršek voznik motornega vozila, ki izpušča krmilo ali vozi enosledno vozilo po enem ali dvosledno vozilo po dveh kolesih. Vozniku motornega vozila se izrečejo tudi 3 kazenske točke.

(10) Z globo 300 evrov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju z določbo prvega ali drugega odstavka tega člena. Vozniku motornega vozila se izrečejo tudi 3 kazenske točke.

2.4 OMEJITVE HITROSTI

2.4.1 Omejitve hitrosti v evropskih državah

Država	Omejitve na avtocesti	Omejitve za druge ceste	Omejitve v naselju
Albanija	110* 80** 80**	80 70 70	40 35 35
Avstrija	130* 100** 130*	100 80** 100**	50 50 50
Belgija	120 120 120	90 90 90	50 50 50
Belorusija	110 90 110	90 70 90	60 60 60
BIH	130* 80 130*	80 80 80	50 50 50
Bolgarija	140* 100 140	90* 70 90	50 50 50
Češka	130* 80 130*	90 80 90	50 50 50
Črna gora	100* 80 100*	80 80 80	50 50 50
Danska	130* 80** 130*	80 70 80	50 50 50
Estonija	110 90 110	90 70 90	50 50 50
Finska	120 80 80	100 80 80	50 50 50

Francija	130* 130* 130*	90 90 90	50 50 50
Grčija	130* 80 130	90* 80 90	50 50 50
Hrvaška	130* 90 130*	90 80 90	50 50 50
Irska	120* 80 120*	80 80 80	50 50 50
Islandija	- - -	90* 80 90*	50 50 50
Italija	130* 80** 130*	90 70 90	50 50 50
Kosovo	130* 80 130*	80 80 80	50 50 50
Latvija	90* 90 90*	90 80 90	50 50 50
Liechtenstein	100 80 100	80 80 80	50 50 50
Litva	130* 90 110**	90 90 90	50 50 50
Luksemburg	130* 90 130*	90 75 90	50 50 50
Madžarska	130* 80** 130*	90 70 90	50 50 50
Makedonija	130* 80 130*	80 80 80	50 50 50
Malta	- - -	80 80 80	50 50 50
Moldavija	110 90 110	80 70 80	50 50 50
Nemčija	130* 80 130*	100 80 100	50 50 50
Nizozemska	130* 90** 130*	80 80 80	50 50 50
Norveška	100* 80 100*	80 80 80	50 50 50
Poljska	140* 80 140*	90 70 90	50** 50** 50**
Portugalska	120* 100**** 120*	100** 80*** 100**	50 50 50
Romunija	130* 90** 120***	90 70 80	50 50 50
Rusija	110 90 110	90 70 90	60 60 60
Slovaška	130* 90 130*	90 90 90	50 50 50
Slovenija	130* 100** 100	90 90** 90	50 50 50
Španija	120* 90** 100***	90 70 80	50 50 50
Srbija	120* 80 80	80 80 80	50 50 50
Švedska	120* 80 120*	90* 80 90*	50 50 50
Švica	120* 80 120*	80 80 80	50 50 50
Turčija	120 110 90	90 80 80	50 40 50
Ukrajina	130/110* 80 80	90 80 80	60 60 60
V. Britanija	112 (70) 96 (60) 112 (70)	96 (60) 80 (50) 96 (60)	48 (30) 48 (30) 48 (30)

Pri nekaterih državah so pri omejitvah hitrosti tudi določene posebnosti, kar je označeno z zvezdico () pri navedeni hitrosti

Tabela 2: Prikaz omejitev hitrosti po Evropi

(Vir: <https://www.amzs.si/na-poti/omejitve-hitrosti-po-evropi>)

Črnivec (2011b) ugotavlja, da je v večini evropskih držav na hitrih cestah omejitev 100 kilometrov na uro, države z omejitvijo 90 oziroma 110 so v manjšini. Pri tem pa spomnimo, da je bilo že po starem ZVCP ob določenih razmerah dovoljeno na hitrih cestah dvigniti najvišjo dovoljeno hitrost s 100 na 110 kilometrov na uro.

2.4.2 Omejitve hitrosti na slovenskih cestah

10 km/h	V območju umirjenega prometa in v območju za pešce
30 km/h	V območju omejene hitrosti
50 km/h	Na cestah v naselju
90 km/h	Na vseh drugih cestah zunaj naselij
110 km/h	Na hitrih cestah
130 km/h	Na avtocestah

Tabela 3: Prikaz omejitev hitrosti na slovenskih cestah

(Vir: Lasten)



Slika 2: Tabla za omejitve in obveznosti na slovenskih cestah

(Vir: <https://pomocnik.meblosignalizacija.si/produkt/3213/omejitve-in-obveznosti-na-cestah>)

Pojem **najnižja dovoljena hitrost** v ZPrCP-ju pravzaprav ne obstaja. ZPrCP (2011) v 30. členu o avtocestah in hitrih cestah piše le o tem, da lahko zapeljejo in vozijo po njej le vozniki motornih vozil in skupin vozil, ki po deklaraciji proizvajalca dosegajo hitrost, večjo od 60 km/h. Nadalje v 70. členu o uporabi svetlobne in zvočne opreme pravi, da mora voznik vklopiti varnostne utripalke, ko je treba opozoriti druge udeležence cestnega prometa na nevarnost na cesti, zlasti če je zadnji v ustavljeni ali počasi vozeči koloni vozil na cesti zunaj naselja ali če dohiti vozilo, ki vozi s hitrostjo, ki je za več kot polovico nižja od največje dovoljene hitrosti na cesti ali delu ceste. Enako veleva, kadar vozi vozilo, katerega hitrost je za več kot polovico nižja od največje dovoljene hitrosti na cesti ali delu ceste. V praksi to pomeni, da se lahko po avtocesti brez posebnih opozoril vozimo s hitrostjo 65 km/h, pri 64 km/h in manj je treba vklopiti varnostne utripalke, predpisovanje kazni pa se v tem primeru ne

predvideva. Na kratko povedano se mora voznik, ki vozi prepočasi, na prvem primernem mestu umakniti, drugače se ga lahko kaznuje s 120 evri kazni. Če vozi več kot pol manj od najvišje dovoljene hitrosti brez vklopljenih varnostnih utripalk, pa ga lahko doleti kazen 80 evrov.

3 HITRE CESTE

3.1 PREDSTAVITEV HITRIH CEST

Zakon o cestah razlaga, da je hitra cesta državna cesta, rezervirana za promet motornih vozil, ki izpolnjuje predpisane pogoje za hitro cesto in je označena s predpisano prometno signalizacijo. Povezuje najpomembnejša središča regionalnega pomena in se navezuje na avtoceste; njen sestavni del so tudi priključki nanjo.

Na Wikipedii (2013) lahko preberemo, da je hitra cesta tip ceste, podoben avtocesti. Kažipoti in znaki za hitro cesto so označeni z belo na modri podlagi, razen obvestila za predor ali viadukt. Hitra cesta običajno nima odstavnega pasu.

Najvišja dovoljena hitrost na hitrih cestah je 110 km/h, označuje pa se s prometnim znakom 2403 (mesto, kjer se začne hitra cesta).



Slika 3: Prometni znak, ki označuje hitro cesto

(Vir: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV11505>)

Kljub splošni omejitvi se lahko na posameznih delih hitre ceste postavi dodatne omejitve, ki običajno veljajo le na določenem odseku ceste. Po navadi gre za priključke, razcepe, nevarne odseke cest itd.

V 30. členu Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) iz Uradnega lista RS (2010) o avtocestah in hitrih cestah preberemo še:

(1) Na avtocesto ali hitro cesto lahko zapeljejo in vozijo po njej le vozniki motornih vozil in skupin vozil, ki po deklaraciji proizvajalca dosegajo hitrost, večjo od 60 km/h.

(2) V promet na avtocesti in hitri cesti se sme voznik vključiti in izključiti le na označenih priključkih.

(3) Vozila, ki že vozijo po smernem vozišču avtoceste in hitre ceste, imajo prednost pred vozili, ki se vključujejo v promet na tej cesti.

(4) Voznik, ki se z motornim vozilom vključuje v promet na avtocesti in hitri cesti, mora voziti po pospeševalnem pasu in se z ustrezno hitrostjo vključiti v promet, pri tem ne sme ovirati ali ogroziti vozil, ki vozijo po njej.

(5) Voznik, ki se izključuje iz prometa na avtocesti in hitri cesti, se mora z vozilom pravočasno pomakniti na desni prometni pas in brez zmanjševanja hitrosti zapeljati na začetek zaviralnega pasu.

(6) Na avtocesti in hitri cesti z dvema ali več prometnimi pasovi za vožnjo v eno smer ni dovoljeno voziti po smernem vozišču, namenjenemu vožnji v nasprotni smeri.

(7) Na avtocesti in hitri cesti z dvema ali več prometnimi pasovi za vožnjo v eno smer morajo motorna vozila voziti po skrajnem desnem prometnem pasu, ki ni zaseden z vozili v koloni.

(8) Na avtocesti in hitri cesti, ki ima tri ali več prometnih pasov za promet vozil v eno smer, smejo vozniki tovornih vozil, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 t, in vozniki vozil in skupin vozil, daljših od 7 m, voziti le po dveh prometnih pasovih, ki sta na desni strani smernega vozišča. Vozniki tovornih vozil smejo prehitevati na avtocestah in hitrih cestah le na delih, kjer to ni prepovedano s prometno signalizacijo.

(9) Pri vožnji ponoči s kratkimi žarometi po avtocesti in hitri cesti, ki ima dva ali več prometnih pasov za vožnjo v eno smer, hitrosti ni treba prilagoditi vidni razdalji, če:

- so dobro vidne pozicijske svetilke spredaj vozečega vozila;
- je rob vozišča oziroma robnega ali odstavnega pasu označen z odsevniki za označevanje poteka ceste;
- so pričakovane ovire pravočasno vidne tudi brez uporabe dolgih žarometov.

(10) Na vozišču avtoceste in hitre ceste je prepovedano obračanje, vzvratna vožnja, ustavitev ali parkiranje.

(11) Na odstavnem pasu ali odstavni niši je prepovedana vožnja, parkiranje ali ustavitev, razen ustavitev v sili.

(12) Ne glede na določbo prejšnjega odstavka je vožnja na odstavnem pasu kljub označeni robni črti dovoljena, če je to označeno s predpisano spremenljivo prometno signalizacijo.

(13) Na odstavnem pasu ali v odstavni niši lahko vozijo in ustavijo vozila:

1. nujne medicinske pomoči, gasilska vozila in vozila zaščite in reševanja pri izvajanju intervencijskih nalog,
2. izvajalca rednega vzdrževanja avtoceste pri pregledu in vzdrževanju ceste ter pri izločanju vozil,
3. upravljavca cestninskih cest, ki jih pri izvajanju nadzora nad plačevanjem cestnine uporabljajo cestninski nadzorniki,

4. policije in vojaške policije pri nadzoru in urejanju cestnega prometa in
5. inšpektorjev pri opravljanju inšpekcijskega nadzora.

Pri tem morajo biti vsa navedena vozila označena s predpisanimi svetlobnimi znaki oziroma s pomičnimi signalnimi ali zapornimi tablamami.

(14) V primeru zastoja prometa morajo vozniki pustiti med kolonama vozil, ustavljenima na prometnih pasovih, ki sta najbližje levemu robu smernega vozišča, dovolj prostora za vožnjo intervencijskih vozil.

(15) Pešci ne smejo stopiti na avtocesto in hitro cesto ali hoditi po njej.

(16) Prepoved iz prejšnjega odstavka ne velja za:

1. policiste in vojaške policiste pri opravljanju uradnih nalog;
 2. osebe, ki opravljajo ogled prometne nesreče ali so vključene v ogled;
 3. zdravstvene delavce, gasilce in druge osebe, ki nudijo in zagotavljajo potrebno pomoč;
 4. inšpektorje, pristojne za nadzor cest, in druge pooblaščen delavce, kadar nadzirajo stanje cest, ter upravljavce cestninskih cest, kadar izvajajo nadzor nad plačevanjem cestnine;
 5. delavce, ki delajo na označenem gradbišču na avtocesti in hitri cesti;
 6. delavce izvajalca rednega vzdrževanja cest in cestninske blagajnike pri opravljanju delovnih nalog;
 7. izvajalce izrednega prevoza, ki zaradi okvare obstane na avtocesti, pri označevanju ovire ali pomagajo pri prehodih prek cestninskih postaj ali gradbišč ter
 8. voznika ali potnika vozila, ustavljenega v sili na odstavnem pasu.
- (17) Z globo 150 evrov se kaznuje za prekršek voznik ali pešec, ki ravna v nasprotju z določbo prvega, sedmega ali petnajstega odstavka tega člena.
- (18) Z globo 200 evrov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju z določbo četrtega, petega, trinajstega ali štirinajstega odstavka tega člena.
- (19) Z globo 300 evrov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju z določbo drugega, osmega, desetega ali enajstega odstavka tega člena.
- (20) Z globo najmanj 1.200 evrov se kaznuje za prekršek voznik, ki vozi vozilo na avtocesti in hitri cesti v nasprotju z določbo šestega odstavka tega člena. Vozniku motornega vozila se izreče tudi 18 kazenskih točk.

3.2 POZNAVANJE OBSTOJEČEGA ZAKONA O PRAVILIH CESTNEGA PROMETA (ZPRCP)

Datum sprejetja	20. 12. 2010
Datum objave	30. 12. 2010
Datum začetka veljavnosti	1. 4. 2011
Datum začetka uporabe	1. 7. 2011

Tabela 4: Časovni potek uveljavljanja novega Zakona o cestnoprometnih predpisih
(Vir: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5793>)

Do 1. 7. 2011 je na hitrih cestah (prej imenovane: ceste, rezervirane za motorni promet) veljala omejitev 100 km/h. Od 1. 7. 2011 pa na hitrih cestah v skladu z Zakonom o pravilih cestnega prometa velja, da je najvišja dovoljena hitrost 110 km/h.

Novi Zakon o pravilih cestnega prometa (s kratico ZPrCP) (2010), ki ga je sprejel državni zbor na seji 20. decembra 2010, v 46. členu (najvišje dovoljene hitrosti) pravi:

(1) Najvišja dovoljena hitrost vozila je:

1. na cestah v naselju 50 km/h;
2. v območju omejene hitrosti 30 km/h;
3. v območju umirjenega prometa in v območju za pešce 10 km/h.

(2) Na posameznih cestah v naselju ali njihovih delih je največja dovoljena hitrost za vozila lahko največ 70 km/h, če varnost prometa in predpisani prometnotehnični elementi to omogočajo in je to določeno s predpisanim prometnim znakom.

(3) Na cesti zunaj naselij je najvišja dovoljena hitrost za vozila:

- 1. na avtocestah 130 km/h;**
- 2. na hitrih cestah 110 km/h;**
- 3. na vseh drugih cestah 90 km/h.**

(4) Voznik, ki prekorači s prometnim pravilom ali prometnim znakom dovoljeno hitrost v območju za pešce, v območju umirjenega prometa ali v območju omejene hitrosti, se kaznuje za prekršek z globo:

1. 300 evrov, če prekorači dovoljeno hitrost do vključno 10 km/h. Vozniku motornega vozila se izrečejo tudi 3 kazenske točke;
2. 500 evrov, če prekorači dovoljeno hitrost nad 10 do vključno 20 km/h. Vozniku motornega vozila se izreče tudi 5 kazenskih točk;
3. najmanj 1.000 evrov, če prekorači dovoljeno hitrost za več kot 20 km/h. Vozniku motornega vozila se izreče tudi 9 kazenskih točk in prepoved vožnje motornega vozila;
4. najmanj 1.200 evrov, če prekorači dovoljeno hitrost za več kot 30 km/h. Vozniku motornega vozila se izreče tudi 18 kazenskih točk.

(5) Voznik, ki prekorači s prometnim pravilom ali prometnim znakom omejeno hitrost na cesti v naselju, se kaznuje za prekršek z globo:

1. 100 evrov, če prekorači hitrost do vključno 10 km/h;
2. 300 evrov, če prekorači hitrost nad 10 do vključno 20 km/h. Vozniku motornega vozila se izrečejo tudi 3 kazenske točke;
3. 500 evrov, če prekorači hitrost nad 20 do vključno 30 km/h. Vozniku motornega vozila se izreče tudi 5 kazenskih točk;
4. najmanj 1.000 evrov, če prekorači hitrost za več kot 30 km/h. Vozniku motornega vozila se izreče tudi 9 kazenskih točk in prepoved vožnje motornega vozila;
5. najmanj 1.200 evrov, če prekorači dovoljeno hitrost za več kot 50 km/h. Vozniku motornega vozila se izreče tudi 18 kazenskih točk.

(6) Voznik, ki prekorači s prometnim pravilom ali prometnim znakom omejeno hitrost na cesti zunaj naselja, razen na avtocesti ali hitri cesti, ki ima fizično ločeni smerni vozišči z najmanj po dvema prometnima pasovoma in odstavnim pasom ali odstavnimi nišami, se kaznuje za prekršek z globo:

1. 80 evrov, če prekorači hitrost do vključno 20 km/h;
2. 160 evrov, če prekorači hitrost nad 20 do vključno 30 km/h. Vozniku motornega vozila se izrečejo tudi 3 kazenske točke;
3. 300 evrov, če prekorači hitrost do nad 30 do vključno 40 km/h. Vozniku motornega vozila se izreče tudi 5 kazenskih točk;
4. najmanj 500 evrov, če prekorači hitrost za več kot 40 km/h. Vozniku motornega vozila se izreče tudi 9 kazenskih točk in prepoved vožnje motornega vozila.

(7) Voznik, ki prekorači s prometnim pravilom ali prometnim znakom omejeno hitrost na avtocesti ali hitri cesti, ki ima fizično ločeni smerni vozišči z najmanj po dvema prometnima pasovoma in odstavnim pasom ali odstavnimi nišami, se kaznuje za prekršek z globo:

1. 60 evrov, če prekorači hitrost do vključno 20 km/h;
2. 120 evrov, če prekorači hitrost nad 20 do vključno 30 km/h;
3. 200 evrov, če prekorači hitrost nad 30 do vključno 40 km/h. Vozniku motornega vozila se izrečejo tudi 3 kazenske točke;
4. 300 evrov, če prekorači hitrost nad 40 km/h do vključno 50 km/h. Vozniku motornega vozila se izreče tudi 5 kazenskih točk;
5. najmanj 400 evrov, če prekorači hitrost za več kot 50 km/h. Vozniku motornega vozila se izreče tudi 9 kazenskih točk in prepoved vožnje motornega vozila.

(8) Z globo 80 evrov se kaznuje za prekršek drugega udeleženca cestnega prometa, ki prekorači največjo dovoljeno hitrost, predpisano v tem členu.

Ena od novosti v ZPRCP je tudi razširjanje seznama površin, na katerih je prepovedano ustavljanje in parkiranje. O tem smo lahko brali na Siolovem portalu, kjer se je pod članek podpisal Aleš Črnivec. Črnivec (2011a) piše, da od 1. 7. 2011 na mestnih ulicah velja posebna prepoved ustavljanja in parkiranja, čeprav tega ne prepoveduje noben prometni znak. Treba je prebrati ZPrCP, člen 65, odstavek 4, točko 12. Za neupoštevanje pa se izreče globa najmanj 80 evrov.

Črnivec (2011b) iz rezultatov ankete, objavljene novembra 2011, ugotavlja, da novih predpisov ne poznamo dovolj, in sklepa, da novi predpisi, ki so v uporabi od 1. julija 2011, še niso dosegli vseh voznikov. Dodaja pa tudi, da novi predpisi niso dosegli niti tistih, ki bi morali skrbeti za veljavno prometno signalizacijo.

3.3 STATISTIČNI PODATKI

V spodnji tabeli predstavljamo podatke o številu prometnih nesreč v Sloveniji, ki smo jih razdelili v dve približno enaki obdobji. Prvo predstavlja obdobje pred novo omejitvijo hitrosti na hitrih cestah in drugo po uporabi novih omejitev hitrosti. Število prometnih nesreč na hitrih cestah od začetka leta 2008 do konca leta 2015 je, podobno kot skupaj v Sloveniji, na dveh od treh predstavljenih cestah upadlo. Rahlo povišanje prometnih nesreč zasledimo le na hitri cesti Razdrto–Vipava–Vrtojba, kjer sta se v letih 2012–2015 primerili dve prometni nesreči več kot v letih 2008–2011. Izredno visok odstotek znižanja prometnih nesreč je na hitri cesti Maribor–Pesnica, in sicer za 64,62 %, medtem ko je povprečen upad števila prometnih nesreč v Sloveniji 11,98 %.

Cesta	Število prometnih nesreč		porast/ upad
	2008–2011	2012–2015	
LJ–Zadobrova–Koseze	576	433	–24,83 %
MB–Pesnica	455	161	–64,62 %
Razdrto–Vipava–Vrtojba	187	189	1,07 %
Skupaj v SLO	87631	77132	–11,98 %

Tabela 5: Število prometnih nesreč na hitrih cestah v primerjavi z vsemi
(Vir: www.policija.si)

Naslednja tabela beleži število prekoračitev hitrosti na hitrih cestah. Ponovno smo pogledali rezultate za enako dolgo časovno obdobje, pri čemer prvo število govori o številu prekoračitev hitrosti na izbranih hitrih cestah v obdobju od leta 2007 do leta 2011, ko je bil v veljavi še prejšnji zakon: ZVCP – Zakon o varnosti v cestnem prometu. Drugo število pa govori o številu prekoračitev hitrosti na izbrani hitri cesti v obdobju med letoma 2011 in 2015, ko je bil v veljavi že novi zakon: ZPrCP – Zakon o pravilih cestnega prometa. Na hitrih cestah LJ–Zadobrova–Koseze in Maribor–Pesnica beležimo 83,22-odstotni oziroma 74,46-odstotni upad števila prekoračitev hitrosti. Na hitri cesti Razdrto–Vipava–Vrtojba pa precejšen porast, in sicer 96,46 %.

Hitra cesta	Število prekoračitev hitrosti		porast/ upad
	ZVCP	ZPrCP	
LJ–Zadobrova–Koseze	2151	361	–83,22 %
MB–Pesnica	1292	330	–74,46 %
Razdrto–Vipava–Vrtojba	1975	3880	96,46 %

Tabela 6: Število prekoračitev hitrosti na hitrih cestah
(Vir: www.policija.si)

Glede na zgoraj prikazane statistične podatke lahko rečemo, da je na hitri cesti LJ–Zadobrova–Koseze manj prekoračitev in manj nesreč. Pri nesrečah opazimo 24,83-odstotni upad, medtem ko je prekoračitev hitrosti kar 83,22 % manj. Na hitri cesti Maribor–Pesnica pa beležimo bolj podoben upad nesreč in prekoračitev, in sicer 64,62-odstotni upad nesreč in 74,46-odstotni upad števila prekoračitev hitrosti. Drugačna slika se kaže na hitri cesti Razdrto–Vipava–Vrtojba, kjer na obeh področjih beležimo porast. V zvezi z nesrečami gre za 1,07-odstotni porast števila, na drugi strani pa beležimo skoraj 100-odstotni porast v številu prekoračitev hitrosti.

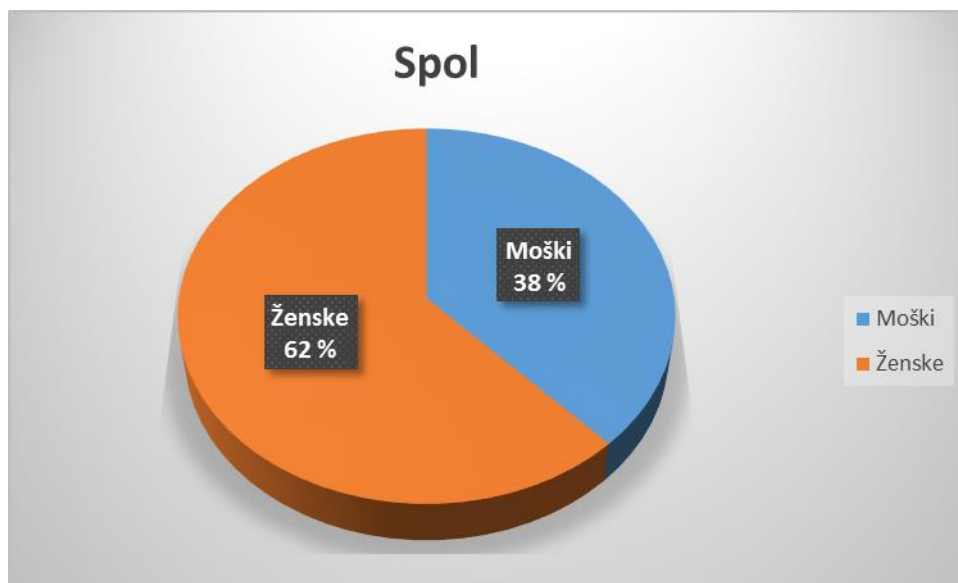
4 REZULTATI ANKETE IN GRAFIČNI PRIKAZ REZULTATOV

Med vožnjo po hitrih cestah nas je večkrat prešinilo vprašanje, koliko drugi udeleženci v prometu poznajo omejitve hitrosti. O tem smo začeli govoriti z znanci in izkazalo se je, da večina o omejitvi hitrosti bolj kot ne ugiba. Nadalje smo se odločili, da vprašanje naslovimo na večji krog ljudi. Na spletno stran smo v drugi polovici leta 2016 naložili vprašalnik in povezavo razposlali znancem in njih prosili enako. Nekaj vprašalnikov pa smo natisnili in razdelili starejšim anketirancem, ki ne uporabljajo svetovnega spleta. Zanimalo nas je dejansko poznavanje novih predpisov v zvezi z omejitvijo hitrosti na hitrih cestah v primerjavi s poznavanjem omejitev na drugih cestah zunaj naselja. V zelo kratkem času smo zbrali 200 anketirancev, ki pretežno prihajajo iz gorenjske in osrednjeslovenske regije. Kratak vprašalnik prilagamo na koncu diplomskega dela.

1. vprašanje: STRUKTURA UDELEŽENCEV PO SPOLU

Moški	76
Ženske	124
Skupaj	200

Tabela 7: Struktura udeležencev po spolu
(Vir: Lasten)



Slika 4: Struktura udeležencev po spolu
(Vir: Lasten)

Anketni vprašalnik je izpolnilo 200 ljudi, od tega 124 žensk in 76 moških. Glede na vso populacijo v Sloveniji, kjer ženske predstavljajo 50,5 %, je v našem anketnem vprašalniku sodeloval višji odstotek žensk (62 %).

2. vprašanje: IZOBRAZBENA STRUKTURA UDELEŽENCEV

Osnovnošolsko izobraževanje	3
Poklicno izobraževanje	22
Srednješolsko izobraževanje	79
Nedokončano višješolsko izobraževanje	16
Višješolsko izobraževanje	31
Univerzitetni program	43
Magisterij	6
Skupaj	200

Tabela 8: Struktura udeležencev po izobrazbi
(Vir: Lasten)



Slika 5: Struktura udeležencev po izobrazbi
(Vir: Lasten)

Vprašane smo razdelili tudi glede na izobrazbo in ugotovili, da jih je 39 % zaključilo srednješolsko izobraževanje, 61 % pa je razdeljenih med druge skupine v naslednjem vrstnem redu: univerzitetno izobraževanje, višješolsko izobraževanje, poklicno izobraževanje, nedokončano višješolsko izobraževanje, magisterij in osnovnošolsko izobraževanje.

3. vprašanje: POSEDOVANJE VOZNIŠKEGA DOVOLJENJA

Da	195
Ne	5
Skupaj	200

Tabela 9: Posedovanje voziškega dovoljenja med udeleženci
(Vir: Lasten)



Slika 6: Posedovanje voziškega izpita

(Vir: Lasten)

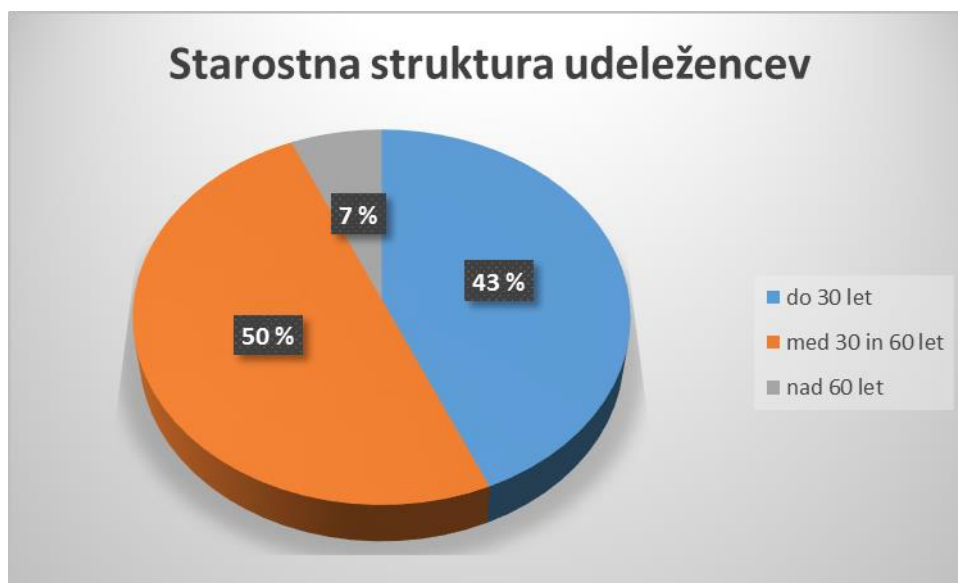
Zgornji podatki nakazujejo, da ima večina udeležencev ankete veljavno voziško dovoljenje, brez njega so le 3 % vprašanih.

4. vprašanje: STAROSTNA STRUKTURA UDELEŽENCEV

Do 30 let	87
Od 30 do 60 let	100
Nad 60 let	13
Skupaj	200

Tabela 10: Starostna struktura udeležencev

(Vir: Lasten)



Slika 7: Starostna struktura udeležencev

(Vir: Lasten)

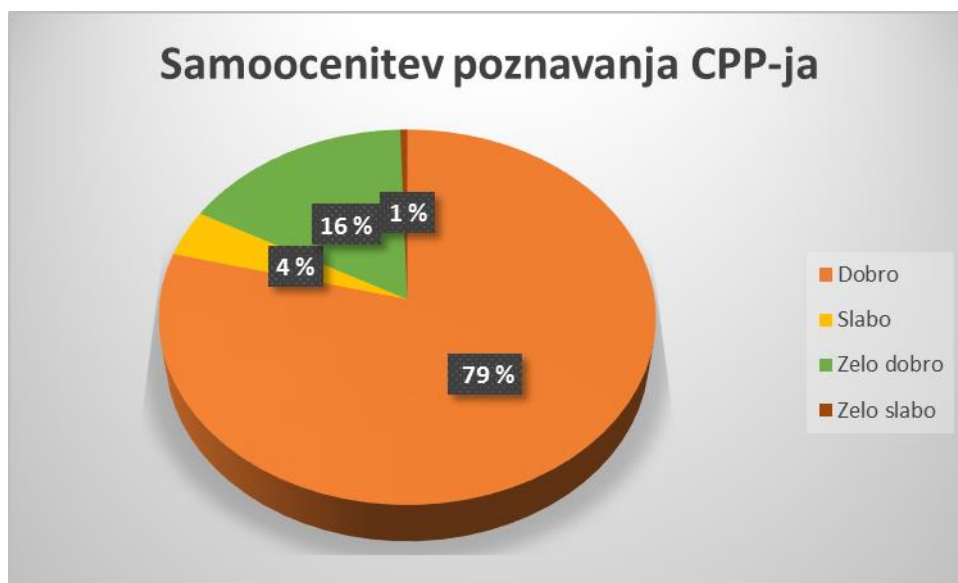
Iz grafa ugotavljamo, da je večina vprašanih starih med 30 in 60 let, nekaj manj je mlajših od 30 in 7 % starejših od 60 let.

5. vprašanje: KAKO OCENJUJETE SVOJE POZNAVANJE CESTNOPROMETNIH PREDPISOV?

Dobro	158
Slabo	8
Zelo dobro	33
Zelo slabo	1
Skupaj	200

Tabela 11: Samoocenitev poznavanja cestnoprometnih predpisov

(Vir: Lasten)



Slika 8: Samoocenitev poznavanja cestnoprometnih predpisov
(Vir: Lasten)

Udeležence raziskave smo prosili, da ocenijo lastno znanje o cestnoprometnih predpisih. Večina (79 %) meni, da predpise pozna dobro, kar nekaj (16 %) pa jih meni, da predpise poznajo zelo dobro. Z oceno slabo oz. zelo slabo se je ocenilo le 5 % udeležencev, kar predstavlja 34 od 200 vprašanih. Kot zelo dobre poznavalce predpisov se opiše 33 % vseh vprašanih magistrov, kar je največ med vsemi. Anketa kaže, da so moški udeleženci v prometu bolj prepričani v svoje znanje, saj se je 22 % vseh vprašanih moških ocenilo za zelo dobre poznavalce cestnoprometnih predpisov. Na drugi strani svoje poznavanje CPP-ja kot zelo dobro opiše 13 % vprašanih žensk.

6. vprašanje: KATERI PROMETNI ZNAK PO VAŠEM MNENJU OZNAČUJE ZAČETEK HITRE CESTE?




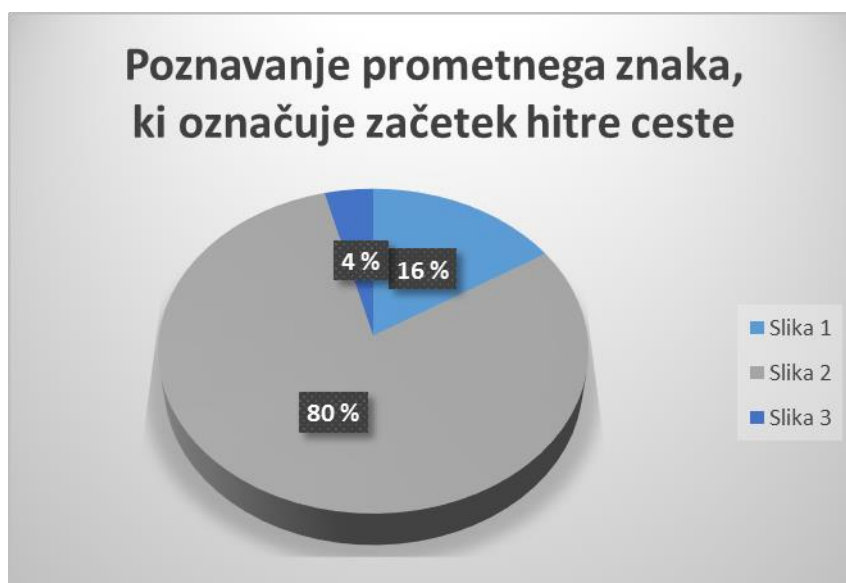
Slika 1		32
Slika 2		160
Slika 3		8
Skupaj		200

Tabela 12: Poznavanje prometnega znaka, ki označuje začetek hitre ceste
(Vir: Lasten)



Slika 9: Grafični prikaz poznavanja prometnega znaka, ki označuje začetek hitre ceste

(Vir: Lasten)

Iz grafa je razvidno, da je večina (80 %) vprašanih pravilno prepoznala znak za začetek hitre ceste. 16 % vprašanih je napačno ocenilo, da začetek hitre ceste označuje zeleni znak s skico bele ceste, ki dejansko označuje začetek avtoceste. 4 % so se napačno odločili za črno obrobljen rumeni znak z zapisanim imenom kraja, ki dejansko označuje začetek naselja. Kot zanimivost lahko omenimo, da je najvišji odstotek pravih odgovorov med univerzitetnimi diplomiranci (86 %). Če pogledamo starostno strukturo, je največ nepravilnih odgovorov med anketiranci, ki imajo nad 60 let (31 %), sledijo tisti od 30 do 60 let (22 %), najmanj nepravilnih odgovorov pa zasledimo med anketiranci do 30 let (16 %). Za slednje velja, da je preteklo najmanj časa od preverjanja znanja cestnoprometnih predpisov in je pričakovati večjo točnost pri odgovorih.

6. Vprašanje: KOLIKO JE PO VAŠEM MNENJU NAJVIŠJA DOVOLJENA HITROST NA AVTOCESTI?

100 km/h	4
110 km/h	5
130 km/h	191
Skupaj	200

Tabela 13: Omejitev hitrosti na avtocesti po mnenju udeležencev

(Vir: Lasten)



Slika 10: Grafični prikaz poznavanja omejitve hitrosti na avtocesti

(Vir: Lasten)

Kar 96 % vprašanih je pravilno ugotovilo, da je najvišja dovoljena hitrost na avtocesti 130 km/h, 2 % menita, da je hitrost omejena na 100 km/h in še 2 %, da je omejena na 110 km/h. Vsi nepravilni odgovori so prišli od mlajših od 30 let, kar je presenetljivo glede na rezultate odgovorov na prejšnje vprašanje. Največ nepravilnih odgovorov je med višješolskimi diplomiranci (6,5 %) in najmanj med magistri, ki so vsi odgovorili pravilno.

7. vprašanje: KOLIKO JE PO VAŠEM MNENJU NAJVIŠJA DOVOLJENA HITROST NA CESTAH ZUNAJ NASELJA?

100 km/h	9
110 km/h	3
70 km/h	14
90 km/h	174
Skupaj	200

Tabela 14: Omejitev hitrosti na cestah zunaj naselja po mnenju udeležencev

(Vir: Lasten)



Slika 11: Grafični prikaz poznavanja omejitve hitrosti na cestah zunaj naselja
(Vir: Lasten)

Na vprašanje o najvišji dovoljeni hitrost na cestah zunaj naselja je pravilno odgovorilo 87 % vprašanih. Med 13 %, ki so nepravilno ocenili dovoljeno hitrost na cestah zunaj naselja, izstopa 7 % tistih, ki menijo, da je tam hitrost omejena na 70 km/h. V najstarejši starostni skupini (nad 60 let) je nepravilno odgovorilo 38 % vprašanih, v srednji (30–60 let) 15 % in najmanj v prvi, najmlajši starostni skupini (do 30 let), 7 %. Če odgovore razčlenimo še glede na spol, je nepravilno odgovorilo 9 % moških in 15 % žensk.

8. vprašanje: KOLIKO JE PO VAŠEM MNENJU NAJVIŠJA DOVOLJENA HITROST NA HITRIH CESTAH?

130	2
100 km/h	87
110 km/h	79
70 km/h	1
90 km/h	31
Skupaj	200

Tabela 15: Omejitev hitrosti na hitrih cestah po mnenju udeležencev
(Vir: Lasten)



Slika 12: Grafični prikaz poznavanja omejitve hitrosti na hitrih cestah
(Vir: Lasten)

Na vprašanje o najvišji dovoljeni hitrosti na hitrih cestah je pravilno odgovorilo relativno malo udeležencev, in sicer 39 %, kar pomeni 79 od 200 vprašanih. Največ (43 %) odgovorov je bilo, da je omejitev 100 km/h, 16 % pa 90 km/h. Kot zanimivost lahko omenimo, da je pravilno odgovorilo 42 % vseh sodelujočih žensk in 35 % vseh sodelujočih moških. Največ pravih odgovorov je bilo med udeleženci s srednješolsko izobrazbo (44 %), najmanj pa z univerzitetno izobrazbo (33 %). Glede na razvrstitev v starostno skupino so udeleženci v tem primeru med seboj odgovarjali primerljivo, saj je največ pravih odgovorov (41 %) prišlo od srednje starostne skupine (30–60 let), takoj za njimi je najstarejša starostna skupina (nad 60 let) z 38,5 % in še najmlajša starostna skupina z 38 % pravih odgovori.

9. vprašanje: ALI VAS PREPOČASNA VOŽNJA MOTI, OVIRA NA CESTI?

Da	162
Ne	38
Skupaj	200

Tabela 16: Odgovori na vprašanje, ali prepočasna vožnja moti, ovira na cesti
(Vir: Lasten)



Slika 13: Grafični prikaz odgovorov udeležencev, ali jih prepočasna vožnja moti, ovira na cesti

(Vir: Lasten)

Večino vprašanih (81 %) prepočasna vožnja moti, ovira na cesti, najbolj najmlajšo starostno skupino (do 30 let), kjer je z da odgovorilo 87 % vprašanih. Odstotek pada proti najstarejši starostni skupini, kjer je z da odgovorilo še 70 % vprašanih. Dodamo lahko še, da prepočasna vožnja bolj moti moške (84 %) kot ženske (79 %).

10. vprašanje: NA KATERIH CESTAH VAS PREPOČASNA VOŽNJA NAJBOLJ MOTI?

Na avtocesti	28
Na cestah zunaj naselja	81
Na hitrih cestah	32
Povsod	5
V naseljih	14
V naseljih in cestah zunaj naselja	1
Skupaj	161

Tabela 17: Odgovori udeležencev, na katerih cestah jih prepočasna vožnja najbolj moti, ovira

(Vir: Lasten)



Slika 14: Grafični prikaz, kje prepočasna vožnja udeležence najbolj moti
(Vir: Lasten)

Večina anketirancev je odgovorila, da jih prepočasna vožnja najbolj moti na cestah zunaj naselja (41 %), sledi hitra cesta (16 %), potem avtocesta (14 %) in naselja (7 %). 2,5 % vprašanih je odgovorilo, da jih prepočasna vožnja moti in ovira povsod, na vseh cestah. Prepočasna vožnja na hitrih cestah moti 16 % vprašanih.

11. vprašanje: ALI SAMI KDAJ VOZITE POD DOVOLJENO OMEJITVIJO HITROSTI?

Da, kadar nisem povsem prepričan, koliko je omejitev hitrosti	25
Da, ker varčujem z gorivom	29
Da, ker nisem prepričan v svoje sposobnosti	17
Da, ker se bojim, da me bodo ustavili policisti	14
Ne	115
Skupaj	200

Tabela 18: Odgovori vprašanih, ali sami kdaj vozijo pod omejitvijo hitrosti in zakaj
(Vir: Lasten)



Slika 15: Grafični prikaz odgovorov, ali vprašani sami kdaj vozijo pod omejitvijo hitrosti in zakaj

(Vir: Lasten)

Kar 57,5 % vprašanih meni, da sami ne vozijo počasneje, kot narekujejo prometni znaki in dovoli zakonodaja. Drugi pa pod omejitvijo hitrosti vozijo iz različnih razlogov. Od vseh vprašanih žensk jih je 37 % odgovorilo, da vozijo pod omejitvijo hitrosti. Glede na zgornje rezultate vprašalnika, ki razkrivajo nezadostno poznavanje omejitev, bi bil realni rezultat večkrat namenjen odgovoru da, kot je prikazano v razpredelnici.



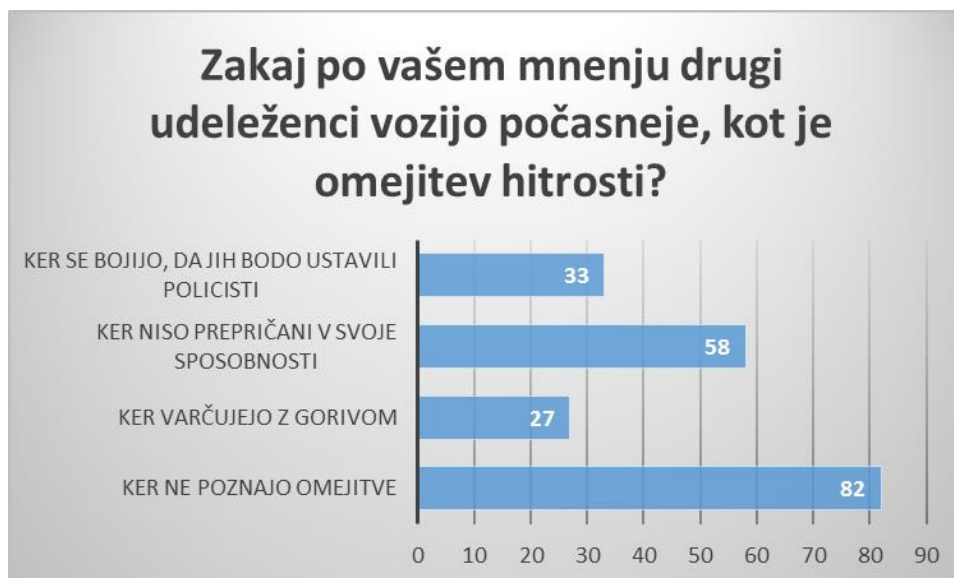
Slika 16: Grafični prikaz odgovorov tistih, ki vozijo pod omejitvijo hitrosti
(Vir: Lasten)

Večina se je opredelila, da vozi prepočasi, ker varčuje z gorivom (34 %), sledijo tisti, ki pravijo, da niso povsem prepričani, koliko je omejitev hitrosti (29 %), tisti, ki niso prepričani v svoje sposobnosti (20 %), in na koncu še tisti, ki se bojijo, da bi jih ustavili policisti (17 %). Če povzamemo, 46 % udeležencev ankete priznava, da cestnoprometnih predpisov ne poznajo dovolj dobro: to velja za vse, ki pravijo, da niso prepričani, koliko je omejitev hitrosti, in posredno tudi tiste, ki vozijo pod omejitvijo hitrosti zaradi strahu pred ustavljanjem policistov.

12. vprašanje: ZAKAJ PO VAŠEM MNENJU DRUGI UDELEŽENCI V PROMETU VOZIJO POČASNEJE, KOT JE DOVOLJENO?

Ker ne poznajo omejitve	82
Ker varčujejo z gorivom	27
Ker niso prepričani v svoje sposobnosti	58
Ker se bojijo, da jih bodo ustavili policisti	33
Skupaj	200

Tabela 19: Odgovori udeležencev, zakaj po njihovem mnenju drugi udeleženci v prometu vozijo počasneje, kot je dovoljeno
(vir: Lasten)



Slika 17: Grafični prikaz odgovorov vprašanih, zakaj po njihovem mnenju drugi udeleženci v prometu vozijo prepočasi
(Vir: Lasten)

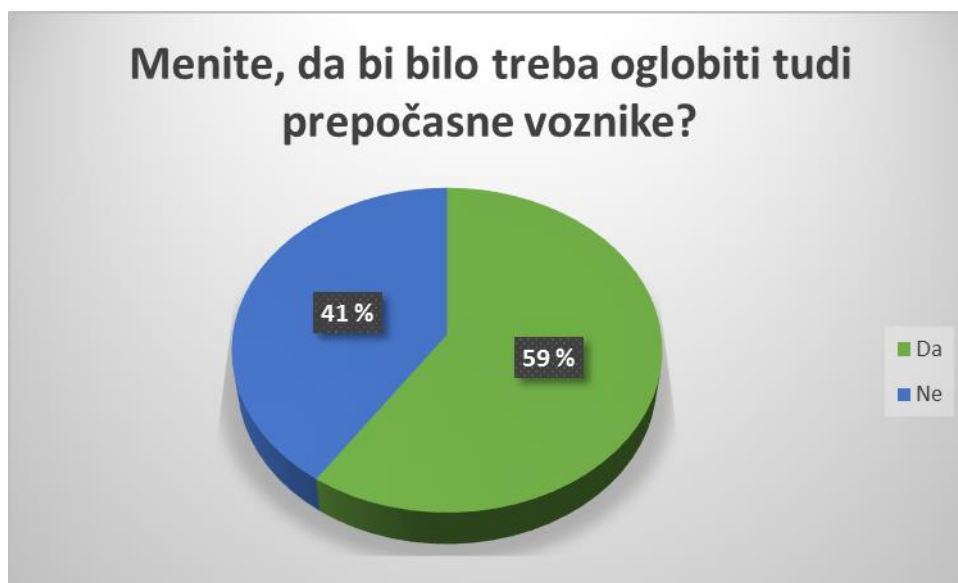
Na vprašanje o tem, zakaj drugi udeleženci v prometu vozijo počasneje od omejitve hitrosti, je 41 % vprašanih menilo, da zaradi nepoznavanja omejitve hitrosti, 29 %, ker niso prepričani v svoje sposobnosti, 16,5 %, ker se bojijo, da bi jih ustavili policisti, in 13,5 %, ker varčujejo z gorivom. Najmanj jih je odgovorilo, da gre za varčevanje z gorivom, čeprav jih je v prejšnjem vprašanju 14,5 % odgovorilo, da sami to počnejo prav s tem razlogom.

13. vprašanje: MENITE, DA BI BILO TREBA OGLOBITI TUDI PREPOČASNE VOZNIKE?

Da	119
Ne	81
Skupaj	200

Tabela 20: Odgovori udeležencev, ali bi bilo po njihovem mnenju treba oglobiti tudi prepočasne voznike

(Vir: Lasten)



Slika 18: Grafični prikaz odgovorov udeležencev o tem, ali se jim zdi, da je treba oglobiti tudi prepočasne voznike

(Vir: Lasten)

Kar 59 % vprašanih meni, da bi bilo treba oglobiti tudi prepočasne voznike. V tem primeru so prizanesljivejši moški udeleženci, saj se jih 45 % ne strinja z idejo, da bi bili oglobljeni tudi prepočasni vozniki. Na drugi strani je med ženskami 38 % udeleženk enakega mnenja. Po starostni razdelitvi so najbolj naklonjeni kaznim za prepočasne voznike mlajši od 30 let (67 %), starostni skupini od 30 do 60 let in nad

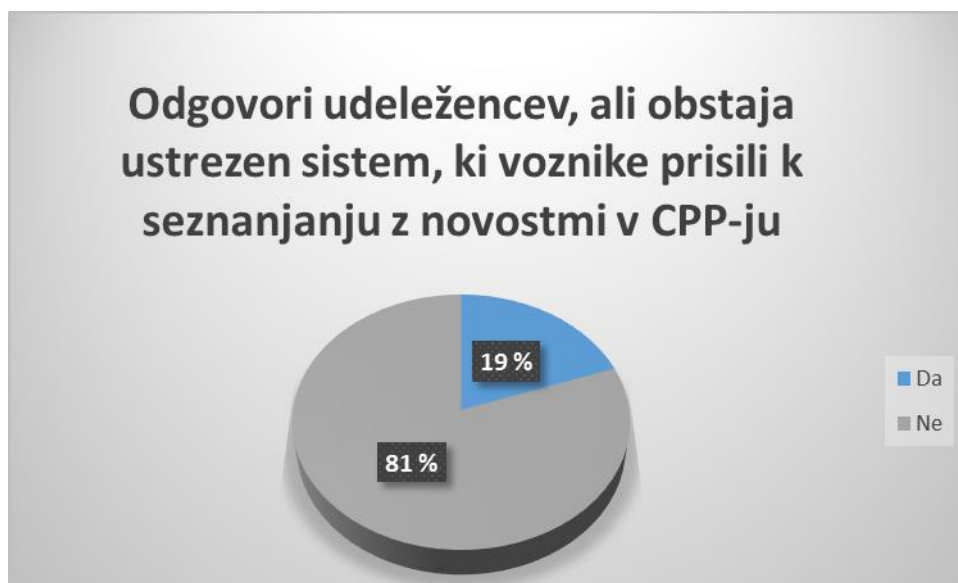
60 let pa sta s 54 % malo manj naklonjeni tej ideji. Glede na odgovore anketirancev, ki so pri odgovarjanju na vprašanje, ali tudi sami vozijo pod omejitvami hitrosti (85 od 200 anketirancev je odgovorilo z da), je zanimivo, da ni vsaj enako število vprašanih odgovorilo, da prepočasnih voznikov ne bi oglobiti (z ne je odgovorilo 81 vprašanih).

14. vprašanje: ALI PO VAŠEM MNENJU OBSTAJA USTREZEN SISTEM, KI VOZNIKE IN DRUGE UDELEŽENCE V PROMETU PRISILI K SEZNANJANJU Z NOVOSTMI V CESTNOPROMETNIH PREDPISIH?

Da	39
Ne	161
Skupaj	200

Tabela 21: Odgovori udeležencev, ali obstaja ustrezen sistem, ki voznike prisili k seznanjanju z novostmi v CPP-ju

(Vir: Lasten)



Slika 19: Grafični prikaz odgovorov udeležencev, ali obstaja primeren sistem, ki voznike prisili k seznanjanju z novostmi v CPP-ju

(Vir: Lasten)

Večji del vprašanih (81 %, kar pomeni 161 od 200 udeležencev) meni, da trenutno ne obstaja ustrezen oz. primeren sistem, ki bi voznike prisilil k seznanjanju z novostmi v cestnoprometnih predpisih. Malenkost bolj kritični so s 84 % negativnih odgovorov moški udeleženci, ženske udeleženke pa z 78 % ne zaostajajo veliko. Najmanj zadovoljni z obstoječim sistemom so mlajši od 30 let (84 %), ki jih prepočasna vožnja tudi najbolj moti, sledi starostna skupina od 30 do 60 let (78 %)

in nazadnje še starejši od 60 let (77 %), ki so najmanj nezadovoljni z obstoječim sistemom. Med vsemi z zaključeno poklicno izobrazbo se 45 % (največ) vprašanim zdi, da je trenutni sistem ustrezen. Med vsemi z zaključenim srednješolskih izobraževanjem pa se le 13 % (najmanj) obstoječi sistem zdi ustrezen.

15. vprašanje: KAKO OZ. KJE SE VI SEZNANJATE S SPREMEMBAMI V CESTNOPROMETNIH PREDPISIH?

Prek medijev	158
V avtošoli	15
Na policijski postaji	1
Na spletni strani AMZS	23
V uradnem listu	11
Pri prijateljih	79
Nikjer	16
Drugo	4

Tabela 22: Odgovori na vprašanje, kje se udeleženci seznanjajo z novostmi v CPP-ju

(Vir: Lasten)



Slika 20: Grafični prikaz odgovorov udeležencev glede seznanjanja z novostmi v CPP-ju

(Vir: Lasten)

Večina vprašanih se o novostih v cestnoprometnih predpisih seznanja prek medijev. Veliko je takih, ki za novosti izvejo od prijateljev, znancev, nekaj jih obišče spletno

stran AMZS, nekaj se jih pozanima v avtošoli ali pa prebere Uradni list RS. 16 udeležencev se z novostmi sploh ne seznanja. Peščica je izbrala odgovor drugo in navedla še seznanjanje pri partnerju, brskanje po internetu, branje blogov in službeno.

16. vprašanje: KAKO OZ. KJE BI SE ŽELELI SEZNAVJATI S SPREMEMBAMI V CESTNOPROMETNIH PREDPISIH?

Prek medijev	102
V avtošoli	19
Na policijski postaji	7
Na spletni strani AMZS	40
Po pošti	72
V Uradnem listu RS	11
E-pošta	35
SMS	19
Aplikacija na telefonu	48
Skupaj	353

Tabela 23: Želje udeležencev, kako oz. kje bi se radi seznanjali z novostmi v CPP-ju (Vir: Lasten)



Slika 21: Grafični prikaz odgovorov udeležencev, kje oz. kako bi se želeli seznanjati z novostmi v CPP-ju

(Vir: Lasten)

Večina odgovorov na vprašanje o tem, kje oz. kako bi se želeli seznanjati z novostmi v CPP-ju, je bila namenjena odgovoru prek medijev (29 %). Na drugem mestu je z 20 % odgovor po pošti, tretji pa s 14 % s pomočjo aplikacije na pametnem telefonu. Drugi odgovori si sledijo v naslednjem vrstnem redu: na spletni strani AMZS, e-pošta, sms, v avtošoli, v Uradnem listu RS in na policijski postaji. Kot odgovor bi lahko ponudili še preverjanje znanja npr. vsakih 5, 10 let.

17. vprašanje: ALI MENITE, DA BI MORALI VEČKRAT OBNAVLJATI ZNANJE O CESTNOPROMETNIH PREDPISIH IN SE SEZNAVJATI Z NOVOSTMI?

Da	160
Ne	40
Skupaj	200

Tabela 24: Odgovori udeležencev glede pogostejšega obnavljanja znanja o CPP-ju (Vir: Lasten)



Slika 22: Grafični prikaz odgovorov udeležencev o njihovem mnenju glede potrebnosti pogostejšega obnavljanja znanja CPP (Vir: Lasten)

Večina vprašanih (80 %) meni, da bi morali večkrat obnavljati znanje o cestnoprometnih predpisih. Malenkost bolj dovtetne za večkratno obnavljanje znanja so z 81 % ženske, kmalu za njimi sledijo še moški z 78 %. V srednji starostni skupini (30–60 let) tako meni 82 % vprašanih, v najmlajši (do 30 let) 79 % in v najstarejši (nad 60 let) 69 %, čeprav so ravno oni tisti, ki so znanje o cestnoprometnih predpisih pridobili pred najdlje časa. Glede na izobrazbeno

strukturo se večkratnemu obnavljanju znanja najbolj upirajo tisti s srednješolsko izobrazbo (76 %).

5 ZAKLJUČKI

5.1 KRITIČNA ANALIZA

V uvodu smo napisali, da je s 1. 7. 2011 v veljavo stopil novi zakon o pravilih cestnega prometa, ki je najprej prinesel nove kazni za prekoračitve dovoljene hitrosti, o katerih smo veliko slišali predvsem v medijih, istočasno pa je prišlo do manjših sprememb omejitev hitrosti, za katere pa menimo, da niso dosegle vseh udeležencev v prometu. Osredotočali smo se na hitre ceste, kjer trenutno velja, da je najvišja dovoljena hitrost omejena na 110 km/h in ne več 100 km/h, kot je pisalo v starem zakonu o ZVCP. Preverili smo poznavanje omejitve hitrosti na hitrih cestah v primerjavi z drugimi cestami in ugotovili, da udeleženci v prometu slabše poznajo omejitve hitrosti na hitrih cestah kot na drugih cestah in s tem potrdili hipotezo iz uvoda.

Ugotovljeno je bilo, da se v veliki večini s spremembami v cestnoprometnih predpisih seznanjamo prek medijev, ti pa bolj kot seznanjajo z novostmi in ozaveščajo uporabnike cest teatralno poročajo o stvareh, ki se nas bolj dotaknejo. Posledično lahko rečemo, da niso najbolj verodostojen vir za pridobivanje tovrstnih informacij, lahko pa je to povod, da se o spremembah podrobneje pozanimamo na druge, bolj učinkovite načine. Tu pa se postavi vprašanje, kdo je pravzaprav odgovoren za seznanjanje in obveščanje javnosti o novih pravilih v prometu. Čigava naloga je to? Bi si morali sami prebrati kar cel zakon in izluščiti spremembe? Po pregledu rezultatov ankete lahko rečemo, da trenutno učinkovit sistem, ki bi uporabnike cest prisilil k seznanjanju z novostmi v cestnoprometnih predpisih, ne obstaja. Nobena od institucij ni poskrbela za obveščenost javnosti, ne Vlada RS, ne Generalna PP, ne avtošole ... Del naloge so opravili le slovenski mediji, ki pa so se osredotočili na poročanje o novih, višjih kaznih in ustvarjali paniko zaradi povišanja prometnih glob, drugih novostih pa niso niti omenili. Povprečen udeleženec v cestnem prometu zato meni, da ZPrCP prinaša le višje kazni, a seveda ni tako. Naša osredotočenost je bila na hitrih cestah, ki so večkrat spregledane.

Z našo spletno anketo smo k sodelovanju privabili 200 naključnih anketirancev, kjer so 62 % vprašanih predstavljale ženske (kar je več od slovenskega povprečja, ki je 50,5 % vseh prebivalcev). Anketirance smo razdelili v tri starostne skupine, pri čemer je prva obsegala vse do dopolnjenega 30. leta starosti, druga vse med 30. in 60. letom in še tretja, ki je obsegala starejše od 60 let. Z razdelitvijo v starostne skupine smo želeli preveriti, ali poznavanje cestnoprometnih predpisov upada z leti in posledično z oddaljenostjo od pridobitve vozniškega dovoljenja.

Za zelo dobre poznavalce predpisov v prometu se je označilo več moških kot žensk, kar potrjuje vprašanje o poznavanju omejitve hitrosti na cestah zunaj naselja, kjer ugotovimo, da je pravilno odgovoril višji odstotek moških kot žensk. Za dobre oz. zelo dobre poznavalce predpisov se je samoocenilo 95 % vprašanih, zato toliko bolj skrbijo rezultati dejanskega poznavanja predpisov. Ugotavljali smo primerjavo med poznavanjem omejitve hitrosti na hitrih cestah in drugih cestah in ugotovili, da veliko več vprašanih pozna omejitve na drugih cestah, na hitrih pa zelo malo. Najbolj poznamo omejitve na avtocestah, saj 96 % vprašanih poda pravilen odgovor, sledijo ceste zunaj naselja, kjer odstotek pravih odgovorov pade že na 87 %, nazadnje pa so tu hitre ceste s samo 39 % pravih odgovorov. Lahko vidimo, da odstotek naglo pada – s 96 % na 39 %, kar je ogromna razlika v poznavanju omejitev hitrosti. V primerjavi s prvima dvema cestama (avtocesta in ceste zunaj naselja) je pravih odgovorov pri hitrih cestah za več kot pol manj. V praksi to pomeni, da omejitev na hitrih cestah pozna samo vsak drugi do tretji udeleženec v prometu. Kot zanimivost povejmo še, da je na vprašanje o poznavanju omejitve hitrosti na hitrih cestah pravilno odgovorilo več žensk kot moških. Glede na zgornje podatke preseneča, da je kar 80 % vprašanih prepoznalo znak za začetek hitre ceste. Glede na starostno skupino preseneča, da so tvorci vseh nepravilnih ugotovitev glede omejitve hitrosti na avtocesti mlajši od 30 let, kar je v nasprotju z drugimi rezultati, kjer praviloma zberejo največji odstotek pravih odgovorov.

Glede na rezultate, ki predvsem pri uporabi hitrih cest kažejo na nezadostno poznavanje cestnoprometnih predpisov, bi težko predvideli visok odstotek (81 %) sodelujočih, ki jih prepočasna vožnja moti, ovira na cesti. Pri tem izpostavimo, da prepočasna vožnja bolj moti moške kot ženske. Najbolj moti prepočasna vožnja na cestah zunaj naselja, že na drugem mestu pa se znajdejo hitre ceste, za katere smo ugotovili, da le 39 % vprašanih dejansko pozna omejitve. Sodelujoče smo povprašali o tem, ali sami kdaj vozijo pod omejitvami, in odgovori so nas ponovno presenetili. 42,5 % sodelujočih trdi, da sami ne vozijo pod omejitvami. Drugi to počnejo iz različnih razlogov: varčevanje z gorivom, nekateri niso povsem prepričani v svoje poznavanje omejitve ali pa v svoje sposobnosti na cestah, nekaj pa se jih boji, da bi jih ustavili policisti. Če seštejemo tiste, ki priznavajo, da vozijo počasneje, ker ne poznajo omejitve, in tiste, ki jih skrbijo policisti (ti se lahko bojijo pravzaprav iz istega razloga kot prvi), pridemo do številke 39, ki predstavlja 46 % vseh, ki priznavajo, da vozijo pod omejitvami. Kot prvi razlog pa večina navede varčevanje z gorivom, medtem ko na vprašanje, zakaj drugi udeleženci v prometu vozijo prepočasi, varčevanje z gorivom postavijo na zadnje mesto. Lahko vidimo, da niso skušali sklepati po svojem obnašanju na cesti. Največ odgovorov na to vprašanje dobi prav odgovor, da ne poznajo omejitve hitrosti, kar je glede na rezultate res. Če posplošimo, na hitrih cestah kar 61 % voznikov, verjetno nenamerno, glede na rezultate ankete, vozi pod omejitvijo hitrosti, saj je pravzaprav ne poznajo. 59 % sodelujočih bi se strinjalo, da je enako kot prehitre voznike treba oglobiti tudi prepočasne. Gre za visok odstotek naklonjenosti taki rešitvi, saj smo ugotovili, da so

slabi poznavalci cestnoprometnih predpisov in tudi sami (iz različnih razlogov) prepočasni vozniki.

Enako kot pokažejo rezultati ankete, ki kažejo nespodbudno raven poznavanja cestnoprometnih predpisov, kažejo tudi odgovori sodelujočih, ali obstaja ustrezen sistem, ki spodbuja udeležence v prometu k seznanjanju z novostmi v CPP-ju. 81 % vprašanih je prepričanih, da trenutno ustrezen sistem za seznanjanje z novostmi ne obstaja. Trenutno večina znanje o novostih in spremembah črpa iz medijev, nekaj jih povpraša prijatelje, obišče spletno stran AMZS ali pa celo prebere Uradni list RS. Malo je takih, ki se s spremembami seznanjajo sami, še manj pa tistih, ki dejansko preberejo Uradni list RS. Gre za precej obsežno literature, ki ji marsikdo ni kos. Ostanejo nam torej le mediji, ki pristransko in sistematično objavljajo novice, ki so bolj prodorne in bolj vznemirijo.

Ugotovljeno je bilo, da gre večino odgovorov (28,9 %) glede seznanjanja s spremembami v cestnoprometnih predpisih pripisati seznanjanju prek medijev, saj je to najlažji način, a glede na rezultate ankete nezadosten in neučinkovit. Posledično smo kot odgovor postavili tudi možnost seznanjanja s klasično pošto (kot to počnemo običajno v času volitev, ko vsaka politična stranka na dom pošlje svojo publikacijo), z e-pošto (kot dobivamo obvestila npr. o novih delovnih mestih, reklamah, novostih v trgovinah itd.), z sms-i (kot npr. določena trgovina pošlje opomnik za vikend akcijo) in z aplikacijo na telefonu (kot na primer nekateri spletni trgovci obveščajo svoje stranke o statusu naročil). Ti odgovori so dobili skoraj 50 % vseh odgovorov, zato lahko sklepamo, da bi lahko sledili trendom in posodobili načine obveščanja.

V glavnem lahko rečemo, da bi sodelujoči pozitivno sprejeli večkratno preverjanje znanja o cestnoprometnih predpisih.

V diplomskem delu nismo upoštevali uporabe raznih navigacijskih naprav, ki praviloma opozarjajo tudi na omejitve hitrosti. Večina novejših avtomobilov je že opremljena s tovrstno opremo, uporabljamo pa tudi prenosljive navigacijske naprave in tiste, ki jih naložimo na naše pametne telefone. Gre za dobrodošlega sopotnika v avtu, ki ne le da nas vodi do zelenega cilja, ampak nas tudi opozarja na omejitve hitrosti. Verjetno je kdo izmed vprašanih začel o omejitvi hitrosti razmišljati tudi po tem, ko mu je njegova navigacijska naprava na hitri cesti predlagala 110 km/h.

5.2 PREDLAGANE SPREMEMBE

Iz diplomskega dela smo razbrali, da slabo poznamo prometne predpise, zato bi predlagali, da bi vsakih nekaj let vsi udeleženci v cestnem prometu morali opravili izpit iz cestnoprometnih predpisov (CPP), s čimer bi bili prisiljeni sproti slediti spremembam in bili tako bolj na tekočem z aktualnimi predpisi. Pogostejše preverjanje znanja bi bilo vsekakor dobrodošlo, a s seboj prinese določene stroške.

Naslednja ideja je pošiljanje klasične pošte na domače naslove. Na ta način bi bili prepričani, da je bilo vsako gospodinjstvo o spremembah obveščeno. Tudi ta predlagana sprememba je povezana z dodatnimi stroški in v današnjem času vsesplošnih varčevalnih ukrepov zato težje izvedljiva.

Visok delež odgovorov je prejela tudi rešitev obveščanja z aplikacijo na mobilnem telefonu. Gre za sodobno komunikacijo brez večjih denarnih vložkov, a nismo prepričani, da bi dosegli vse udeležence v prometu.

Ena od slovenskih zavarovalnic je uvedla zanimiv sistem spodbujanja voznikov k vožnji po predpisih, saj ob zagonu aplikacije ta preverja doslednost upoštevanja prometnih predpisov in vas ob ugodnem razpletu nagradi s popustom pri avtomobilskem zavarovanju. Podoben sistem bi lahko uvedlo tudi ministrstvo za notranje zadeve in pripravilo aplikacijo, ki preverja znanje o CPP-ju, tiste najbolj uspešne pa bi nagradilo z brisanjem kazenskih pik, višjim popustom v primeru kazni itd. Kakšno različico te ideje bi lahko uporabile tudi različne avtošole, druge avtomobilске zavarovalnice ... Zagotovo je to najbolj privlačna motivacija za pridobivanje novih znanj oz. obnavljanje starih.

Pred kratkim smo bili priča zanimivi kampanji policistov, ki ob izmerjenih 0,0 ‰ alkohola v krvi voznikom delijo srečke za obisk koncerta. Ob uveljavitvi novih zakonov bi hkrati s kontrolo prometa lahko preverili tudi poznavanje sprememb udeležencev v prometu. Obveščali bi tiste, ki za spremembe niso izvedeli, in nagrajevali vse, ki so se s spremembami seznanili. Vsaj prvi del predlaganega s seboj ne prinaša nobenih novih stroškov in večjih obremenitev za policiste.

Ko govorimo o obveščanju s pošiljanjem sms-sporočil in elektronske pošte, naletimo na problem pridobivanja telefonskih števil in elektronskih naslovov, sicer pa gre za obveščanje z minimalnimi stroški. V primeru pošiljanja sms-sporočil problem vidimo v količini poslanih podatkov, saj ta ne smejo biti predolga. Na drugi strani v primeru pošiljanja e-poštnih sporočil tega problema ni.

Večina nas dnevno uporablja ceste in pripadajočo infrastrukturo in prav je, da poznamo pravila in navodila za uporabo. Vsakršno obnavljanje znanj in pridobivanje novih je vedno dobrodošlo, in ko govorimo o cestnoprometnih predpisih, ni nič drugače. Ni pomembno, kako se bomo lotili tega izziva, pomembno je, da se ga lotimo in uvedemo učinkovit sistem, ki nam bo vsem olajšal in izboljšal voziške izkušnje. Končni cilj vseh nas je namreč večja prometna varnost za vse udeležence v prometu. Poznavanje predpisov in pravil je nujno za njihovo upoštevanje. Le upoštevanje pravil in predpisov udeležencev pa lahko prispeva k boljši varnosti.

LITERATURA IN VIRI

Spletne strani:

- AMZS. *Omejitve hitrosti po Evropi*. Pridobljeno 27. 10. 2016 z naslova http://www.amzs.si/si/521/omejitve_hitrosti_po_evropi.aspx.
- Črnivec, A. (6. 7. 2011a). *Novi zakon z novo prepovedjo parkiranja*. Pridobljeno 27. 10. 2016 z naslova <http://siol.net/avtomoto/nasveti/novi-zakon-z-novo-prepovedjo-parkiranja-324423>.
- Črnivec, A. (19. 11. 2011b). *100 ali 110 kilometrov na uro*. Pridobljeno 27. 10. 2016 z naslova <http://siol.net/avtomoto/nasveti/100-ali-110-kilometrov-na-uro-213468>.
- Kranjc, D. (2016). *Cestno prometni predpisi – CPP*. Pridobljeno 27. 10. 2016 z naslova <http://www.avtosola.prometna.net/vozniski-izpit/cestno-prometni-predpisi-cpp>.
- Ministrstvo za notranje zadeve. (2017). *Policija*. Pridobljeno 1. 11. 2016 s strani <http://www.policija.si/>.
- PISRS. (2010). *Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP)*. Pridobljeno 27. 10. 2016 z naslova <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5793#>.
- PISRS. (21. 12. 2015). *Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah*. Pridobljeno 1. 11. 2016 z naslova <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV11505>.
- Varna vožnja. (2016). *Hitrost*. Pridobljeno 27. 10. 2016 z naslova <http://www.varna-voznja.si/hitrost>.
- Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP). (28. 12. 2010). *Uradni list RS*. Pridobljeno 27. 10. 2016 z naslova <https://www.uradni-list.si/1/content?id=101702>.
- Wikipedia (12. 3. 2013). *Hitra cesta*. Pridobljeno 27. 10. 2016 z naslova https://sl.wikipedia.org/wiki/Hitra_cesta.
- Wikipedia. (2. 9. 2014). *Prometna signalizacija*. Pridobljeno 1. 11. 2016 z naslova https://sl.wikipedia.org/wiki/Prometna_signalizacija.

PRILOGA

Priloga 1: Anketni vprašalnik