



B&B  
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija

Program: Logistično inženirstvo  
Modul: Cestni promet

## **VARNOST CESTNEGA PROMETA V RS**

Mentor: Mihael Bešter, univ. dipl. inž. teh. prom.  
Lektorica: Marjanca Šoško, prof.

Kandidatka: Anica Krajnc

Kranj, junij 2010

## **ZAHVALA**

Za pomoč pri nastajanju diplomskega dela se zahvaljujem mentorju Mihaelu Beštru. Hkrati pa se zahvaljujem vsem, ki so mi na študijski poti stali ob strani, me spodbujali, mi vlivali zaupanje in vero ter vsak na svoj način pripomogli, da sem postala oseba, kakršna sem. Hvala vam!

### **IZJAVA**

»Študentka Anica Kranjc izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom Mihaela Beštra, univ. dipl. inž. teh. 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

V Sloveniji vsako leto zaradi prometnih nesreč umre veliko ljudi. Med najpogostejšimi vzroki za prometne nesreče s smrtnim izidom so prehitra vožnja, vožnja pod vplivom alkohola ali drog, pa tudi neuporaba varnostnih pasov in pogovarjanje po mobilnem telefonu med vožnjo. Diplomsko delo opisuje področje prometne varnosti v Sloveniji. Prometna varnost je nekaj, za katero naj bi vsi, ki lahko nanjo kakor koli vplivajo, prispevali svoj delež s skupnim in enotnim ciljem, da promet, kot omogočanje mobilnosti, ne bi jemal krvnega davka – da torej ljudje v prometu ne bi umirali, niti bi bili poškodovani, kar je cilj Vizije nič. Diplomsko delo povzema področja cestnega okolja, človeka oziroma voznika in avtomobilske industrije kot najpomembnejše faktorje, ki vplivajo na prometno varnost. Da dosežemo dolgoročni cilj - Vizijo nič – je potrebno na teh področjih še veliko postoriti.

**Ključne besede:** varnost cestnega prometa, Vizija nič, promet, varnost v cestnem prometu.

## ABSTRACT

In Slovenia every year die a lot of people in traffic accidents. The most common causes for fatal traffic accidents are speeding, driving under influence of alcohol or drugs, not using seat belts and also talking with mobile phones while driving. Diploma work describes the traffic safety domain and Vision zero in detail. Road safety is something that everyone who has any influence on it should contribute its share with a common goal that traffic, as one of the means of providing mobility, would not take so many casualties and fatalities. The goal of Vision zero is that people would not die or be injured on the road any more. Diploma work summarizes the field of road environment, humans as the drivers and car industry as the main factors in traffic safety. These are the main fields that need progress, where we have to make serious changes to achieve the long-term goal, The Vision Zero.

**Key words:** road safety, Vision Zero, traffic, road traffic safety.

## KAZALO

1	UVOD.....	1
1.1	Problem in predmet raziskave.....	1
1.2	Namen in cilj diplomskega dela.....	1
1.3	Metode dela.....	2
2	<b>ELEMENTI VARNOSTI V CESTNEM PROMETU .....</b>	<b>2</b>
2.1	Človek kot dejavnik prometne varnosti .....	3
2.1.1	Psihofizične sposobnosti voznika.....	4
2.1.2	Kultura voznikov .....	5
2.2	Vozila in varnostna oprema vozil.....	5
2.3	Cesta kot element varnosti .....	8
2.3.1	Dejavniki, ki vplivajo na prometno varnost.....	10
3	<b>VARNOST V CESTNEM PROMETU .....</b>	<b>11</b>
3.1	Varnost cestnega prometa v EU .....	11
3.2	Varnost cestnega prometa v Sloveniji.....	12
3.3	Ukrepi za izboljšanje prometne varnosti.....	14
4	<b>PROMETNE NESREČE .....</b>	<b>18</b>
4.1	Kaj je prometna nesreča?.....	19
4.2	Posledice prometnih nesreč .....	19
4.3	Vzroki za nastanek prometnih nesreč.....	20
4.4	Kaj storiti v primeru prometne nesreče? .....	23
4.5	Kako preprečiti prometne nesreče? .....	24
5	<b>VIZIJA NIČ – ANALIZA.....</b>	<b>27</b>
5.1	Razvoj ideje Vizija nič .....	27
5.2	Možnosti uresničitve Vizije nič v Sloveniji.....	27
5.3	Cilji in namen Vizije nič .....	28
5.4	Strategija doseganja ciljev in izvajanja ukrepov .....	32
5.5	Primer Švedske – Vizija nič .....	34
5.6	Vizija nič v Sloveniji .....	36
6	<b>NOVI NAČINI RAZMIŠLJANJA IN NOVE REŠITVE.....</b>	<b>37</b>
7	<b>ZAKLJUČEK.....</b>	<b>41</b>
8	<b>VIRI IN LITERATURA .....</b>	<b>43</b>

## KAZALO SLIK:

<i>Slika 1: Zveza med voznikom, vozilom in okolico</i> .....	3
<i>Slika 2: Delovanje elektronskega nadzora stabilnosti</i> .....	7
<i>Slika 3: Delež neprijetih voznikov v različnih državah</i> .....	8
<i>Slika 4: Mrtvi v prometnih nesrečah v obdobju od 2002 do 2008</i> .....	13
<i>Slika 5: Zmanjševanje števila umrlih v prometnih nezgodah v Republiki Sloveniji</i> .....	13
<i>Slika 6: Znak za prometno nesrečo</i> .....	18
<i>Slika 7: Prometna nesreča z smrtnim izidom</i> .....	20
<i>Slika 8: Predvideno zmanjšanje števila smrtnih žrtev do leta 2011</i> .....	29
<i>Slika 9: Število smrtnih žrtev s ciljem NPVCP v Sloveniji</i> .....	30
<i>Slika 10: Primerjava prometnih nesreč s posledicami</i> .....	31
<i>Slika 11: Število umrlih glede na tri možne scenarije</i> .....	31
<i>Slika 12: Prikaz smrtnih žrtev na Švedskem med leti 1987–2007</i> .....	35

# 1 UVOD

Prometna varnost je področje, na katerem Slovenijo čaka še veliko izzivov. Povečanje prometne varnosti je tudi eden od ciljev Prometne politike Slovenije. Ta cilj sovpada tudi s ciljem, ki ga je Evropska komisija zastavila v Beli knjigi o Evropski prometni politiki do leta 2010. EU je zastavila ambiciozen načrt zmanjšati število smrtnih žrtev na cestah do leta 2010 za polovico (s 50.000 na 25.000). Prometne nesreče so za večino razvitih držav po svetu osnovni zdravstveni problem, saj je tveganje poškodbe udeleženca v prometu do 30-krat višje od tveganja poškodbe delavca v industriji. Varnost cestnega prometa je odvisna od niza dejavnikov, zato jo lahko opišemo kot nekakšno interdisciplinarno zadevo. Vozni park v Sloveniji danes znaša nekaj več kot milijon osebnih avtomobilov, medtem ko jih je bilo leta 1993 približno 650 tisoč. Število potnikov v javnem cestnem prometu je precej upadlo. Raziskati je potrebno predvsem zakaj se prometne nesreče dogajajo in kako jih preprečiti oziroma kako izničiti smrtne žrtve na cestah. Med najpogostejšimi vzroki za prometne nesreče s smrtnim izidom so prehitra vožnja, vožnja pod vplivom alkohola ali drog, pa tudi neuporaba varnostnih pasov in pogovarjanje po mobilnem telefonu med vožnjo itd. Glede na statistične podatke smo ugotovili, da je prometna varnost v Sloveniji pod evropskim povprečjem (vir: revija Naša lekarna, št. 27, november 2008).

## 1.1 Problem in predmet raziskave

Predmet raziskave v diplomskem delu je cestnoprometna varnost v RS. V nalogi so podani statistični podatki o številu prometnih nesreč in številu smrtnih žrtev v Sloveniji. V diplomskem delu bomo predstavili tudi možnosti uresničitve »Vizije nič« v Sloveniji. Poudarek bo na varnosti v prometu, ker je to del mojega poklica.

## 1.2 Namen in cilj diplomskega dela

Namen diplomskega dela je proučiti trenutno stanje cestnoprometne varnosti v Sloveniji ter primerjati podatke, da vidimo, kako varen je cestni promet v Sloveniji. Cilj diplomskega dela pa je prikazati in poiskati rešitve cestnoprometne varnosti v Sloveniji in ugotoviti kolikšna je možnost uresničitve »Vizije nič«. Podali bomo tudi predloge za izboljšanje cestnoprometne varnosti, ki smo jih zaznali ob svojem delu.

### 1.3 Metode dela

V diplomskem delu bomo raziskovali literaturo na področju cestnoprometne problematike, raziskovali po spletnih straneh in pridobivali gradivo oziroma podatke na terenu. Preučili bomo tudi različno slovensko in tujo literaturo, kot so knjige in revije. Na spletnih straneh uradnega lista smo pridobili podatke o zakonskih predpisih; članke in slikovni material pa bomo poiskali s pomočjo strežnikov svetovnega spleta. V veliko pomoč mi je tudi moje delo policistke in lastne izkušnje na terenu.

## 2 ELEMENTI VARNOSTI V CESTNEM PROMETU

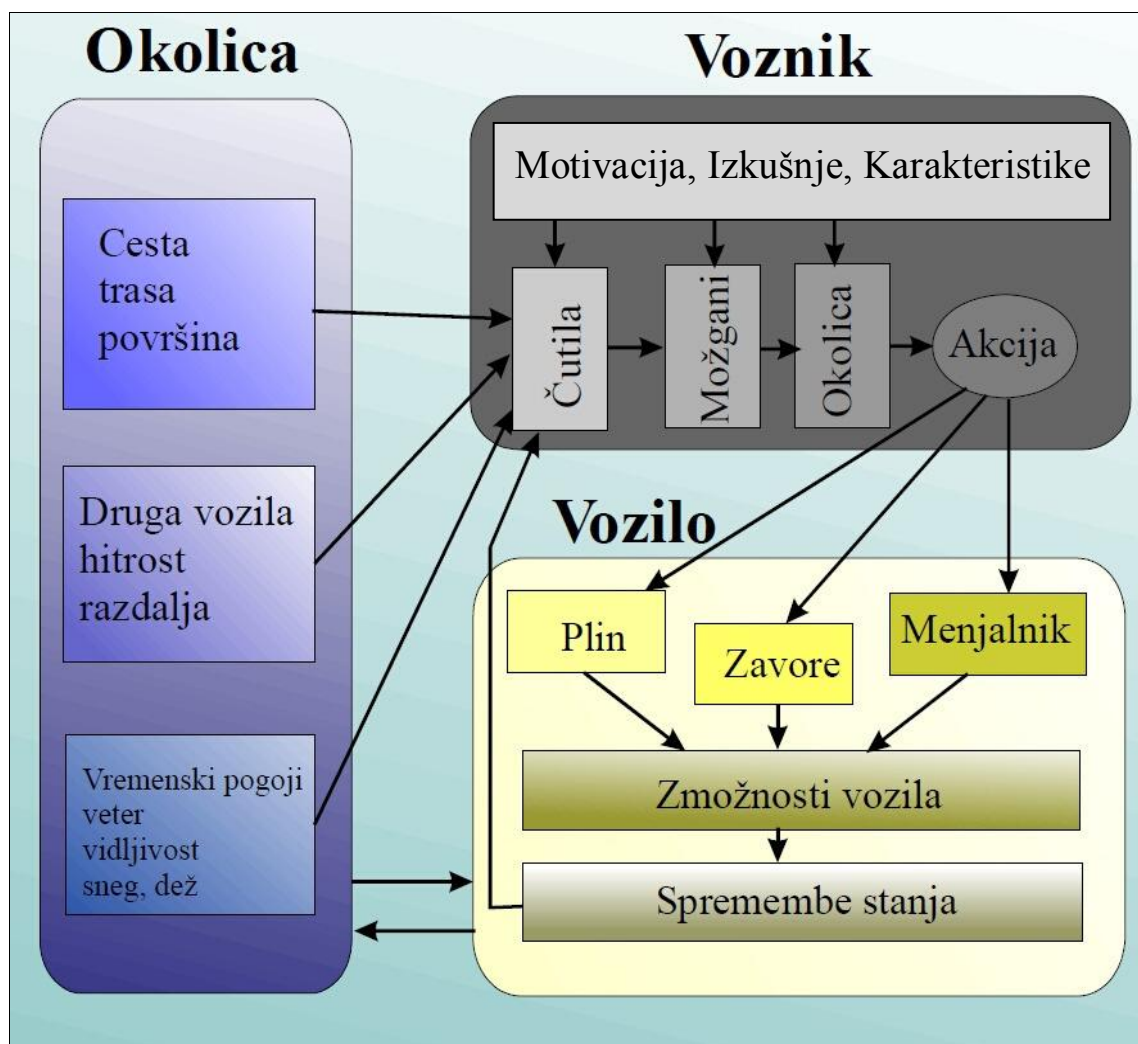
Dejavniki, ki vplivajo na varnost v cestnem prometu, so:

- voznik,
- vozilo in
- okolica oz. prometna infrastruktura.

Iz spodnje slike lahko razberemo povratno zvezo med relacijami okolica, voznik in vozilo. V sistemu okolice lahko izločimo najpomembnejši faktor - cesto. Voznik upravlja vozilo na podlagi informacij o cesti in njegovi subjektivni oceni zunanjih vplivov. Vsi trije dejavniki so odvisni drug od drugega.



Slika 1: Zveza med voznikom, vozilom in okolico



Vir: F. Rotim, *Elementi sigurnosti cestnega prometa*

## 2.1 Človek kot dejavnik prometne varnosti

Od vseh dejavnikov, ki vplivajo na prometno varnost, je najpomembnejši med njimi človek. Na človeka oz. voznika v cestnem prometu vplivajo naslednji dejavniki (Vujanovič S., *Vpliv alkohola na varnost v cestnem prometu*, diplomsko delo, 2007): osebna karakteristika človeka, psihofizične lastnosti, izobrazba in nivo kulture. Vsi navedeni dejavniki so medsebojno odvisni in eden drugega ne izključujejo. Za nastanek prometnih nesreč v Sloveniji je v 85 odstotkih kriv voznik, v 10 odstotkih je za nastanek nesreče krivo stanje cest in v 5 odstotkih tehnična pomanjkljivost vozila in drugi razlogi. Ali je res za velik odstotek prometnih nesreč kriva izključno napaka voznika? V Sloveniji imamo ceste, ki so v zelo slabem stanju in velikokrat je na cestah luknja ali pa so napačno oz. nesmiselno signalizirane. 30. člen Zakona o

varnosti v cestnem prometu pravi: hitrost in način vožnje moramo 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. V policijskem zapisniku je pogosto krivda na voznikovi strani, nikdar ni na strani upravljavcev cest, čeprav bi tudi upravljavci cest morali odgovarjati za slabo vzdrževane ceste, predvsem v zimskem času, ko na določenih mestih niso splužene.

Da bi se izognili prometnim nesrečam in njihovim žalostnim posledicam, moramo spremeniti miselnost, predvsem pri alkoholu. Alkohol negativno vpliva na odgovornost. Pristop pri reševanju problematike prometnih nesreč mora biti širši. V gostilni bi morali pijanemu gostu reči, da mu ne bodo več točili alkoholne pijače. Poklicati bi mu morali taksi ali pa vsaj ponuditi prenočišče, namesto da ga zavestno spustijo za volan. Vsega ne moremo prepustiti policiji in ne sme se dogajati, da kazni zastarajo. Ko vozniki ugotovijo, da se lahko plačilo kazni izognejo, bodo prometna pravila kršili še bolj.

### 2.1.1 Psihofizične sposobnosti voznika

Upravljanje z vozilom zahteva od voznika dobre psihofizične sposobnosti, še posebej zato, ker je razvoj človekovih psihofizičnih sposobnosti počasnejši od tehnično-tehnološkega razvoja cestnega prometa. Varnost v cestnem prometu je v največji meri odvisna od voznikovih sposobnosti, predvsem sta tukaj najpomembnejša vid in sluh. Ljudje se med seboj razlikujemo tako po temperamentu kot karakterju. Nekateri vozniki vozijo hitro, nepremišljeno, neprevidno, medtem ko drugi vozniki vozijo počasneje, previdneje in premišljeno. Do nastanka prometnih nesreč večinoma pride zaradi kršitve prometnih predpisov, ki jih vozniki počnejo namerno ali pa tudi nenamerno. Nekateri vozniki pač ne morejo voziti počasi zato največkrat pride do prometne nesreče prav zaradi zavestne kršitve pravil.

V Sloveniji sta vsak tretji povzročitelj nesreče s smrtnim izidom in vsak četrti povzročitelj nesreče s hudimi telesnimi poškodbami pod vplivom alkohola (<http://www.lek.si/slo/skrb-za-zdravje/nasveti/prometna-varnost/uvod/>). Poleg tega pa se tudi povečuje število ugotovljenih primerov pod vplivom prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi. Zloraba drog je prisotna predvsem v večjih mestih, predmestjih, pa tudi na podeželju, predvsem med mlajšimi vozniki, žal tudi med najmlajšimi. Prometna policija ima veliko negativnih izkušenj z vozniki pod vplivom alkohola ali prepovedanih drog, ki ogrožajo vse udeležence v prometu. V skladu z ZVCP je vozniku, ki je pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, ki zmanjšujejo njegovo sposobnost za vožnjo, prepovedano upravljati vozilo v cestnem prometu, pa tudi začeti vožnjo vozila. Če pride do prometne nesreče, je vsem neposrednim udeležencem prometne nesreče od trenutka nesreče do zaključka ogleda prepovedano uživanje alkoholnih pijač, mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, ki zmanjšujejo njihovo

sposobnost za vožnjo. Psihoaktivne snovi so tiste snovi, ki zmanjšujejo sposobnost voznika na vožnjo, torej vplivajo na zmožnost varne udeležbe v cestnem prometu. Za upravljanje vozil in strojev morajo biti naše duševne in telesne sposobnosti ustrezne. Jemanje nekaterih zdravil lahko zmanjša našo pripravljenost na vožnjo, predvsem se lahko pojavijo znaki zaspanosti, zmanjšanje pozornosti, upočasni se hitrost odziva itd.

### **2.1.2 Kultura voznikov**

Kultura slovenskih voznikov je na zelo nizki ravni. Osnovna pravila, ki se jih vsi vozniki naučimo v avtošolah, npr. vključevanje v promet, smerniki in varnostna razdalja, so nam v vsakdanjem cestnem prometu tuja. Ljudje so živčni, če je križišče polno, vendar vseeno zapeljejo vanj, zato morajo ob najbolj prometnih urah promet usmerjati policisti. V Sloveniji bi lahko več poudarka posvetili javnemu prometu, saj je ob koničnih urah v vseh večjih mestnih vpadnicah v Sloveniji gneča, ljudje postajajo nestrpni, agresivni, nepazljivi in kaj hitro pride do prometne nesreče. Nekateri ljudje še danes ne znajo uporabljati smerokaza, smerokaz vklopijo šele potem, ko so že v ovinku ali pa sploh ne, kar seveda privede do prometne nesreče. V krožiščih nekateri prižgejo smerokaz, ko gredo v krožišče in ne takrat, ko gredo iz njega. Velikokrat vidimo na parkiriščih velikih trgovinskih centrov, na prostoru namenjenim za invalidne osebe, parkirana prevozna sredstva na katerih ni oznaka, da je voznik ali sopotnik invalid. Najslabše vzgojeni vozniki živijo v prepričanju, da so zaradi svojih sposobnosti ali zmogljivosti svojega avtomobila upravičeni do drzne vožnje in kršenja cestno-prometnih predpisov. Tudi policisti premalo vzgajajo v prometu in se postavljajo vedno na istih točkah, da lahko denarno kaznujejo voznike in polnijo državni proračun. Lahko bi se postavili na izhode krožnega križišča in bi opozarjali tiste voznike, ki ne nakažejo smeri vožnje ob izstopu iz krožišča.

Če bi vozniki na cestah upoštevali prometne predpise, bi bilo veliko manj prometnih nesreč. Dokler pa bodo vozniki na cestah dokazovali svoj pogum, nestrpnost do drugih udeležencev v prometu, predvsem do pešcev in kolesarjev, potem bo na cestah še veliko žrtev. Bolje je priti na cilj par minut kasneje kot pa sploh ne.

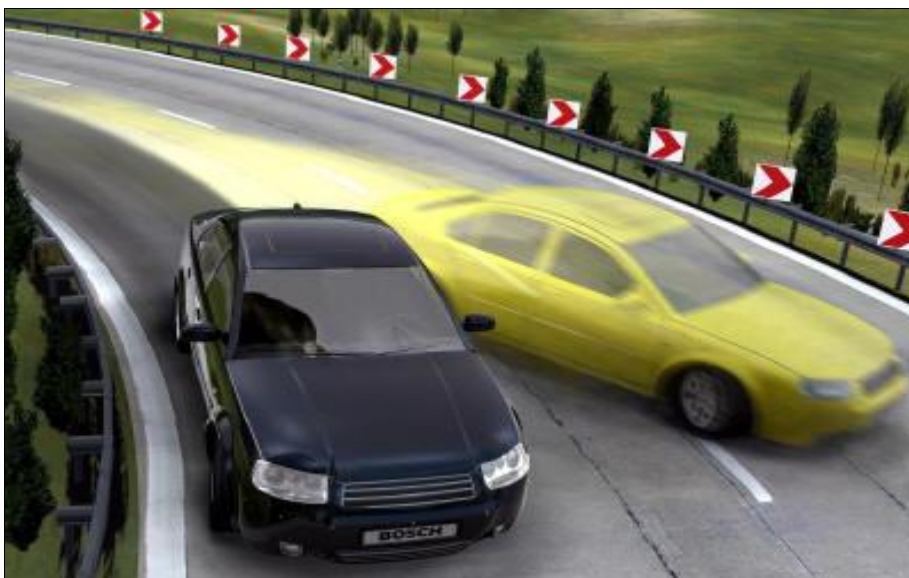
## **2.2 Vozila in varnostna oprema vozil**

Uporaba transportnih in pretovornih sredstev omogoča ob uporabi prometne infrastrukture proizvodnjo prometnih storitev. Med transportna sredstva štejemo osebna in gospodarska vozila, tovornjake in avtobuse. Motorno vozilo kot prevožno sredstvo se je prvič pojavilo proti koncu 19. stoletja. Danes je na svetu več kot 600 milijonov vozil, kar 81 odstotkov vozil se nahaja v razvitih državah. Vsako leto je na novo izdelanih preko 50 milijonov vozil (Cars produced in the world – Worldometers 2009), od tega jih je kar 33

odstotkov izdelanih v Evropski uniji. V Sloveniji ima osebni avtomobil vsak drugi prebivalec. V Sloveniji in EU se ljudje raje vozijo z osebnim avtomobilom kot z javnimi prevoznimi sredstvi. Konec leta 2008 je bilo pri nas (Statistični urad RS – Transport, 2009) registriranih 1.045.000 osebnih avtomobilov (brez specialnih osebnih avtomobilov), to pomeni povprečno 514 avtomobilov na 1000 prebivalcev. V primerjavi s preostalimi državami, članicami Evropske unije, se Slovenija po številu avtomobilov glede na število prebivalcev uvršča na osmo mesto. Vendar se povprečna starost vozila v Sloveniji povečuje, leta 2001 je bila povprečna starost vozila 6,9 let, v letu 2007 pa 7,7 let. Evropska unija posveča tudi veliko pozornost okolju in prevozna sredstva so velik onesnaževalec okolja. V Sloveniji je že sprejet zakon, ki obdavči tista vozila, ki onesnažujejo okolje. Tehnologija, ki je še pred petnajstimi leti bila prestiž, kot npr: zračne blazine, ABS ... je danes obvezna oprema vseh avtomobilov, namenjenih trgov držav članic EU. Takrat so novi avtomobili srednjega razreda ponujali le varnostne pasove. Zahvaljujoč različnim varnostnim sistemom so posledice današnjih prometnih nesreč manjše, kot so bile pred petnajstimi leti, saj se je večina od njih končala tragično. Vendar nam pri objestni in nespametni vožnji ne morajo pomagati niti najnaprednejši računalniški sistemi v prevoznem sredstvu.

Pri varnostni opremi vozila govorimo o dveh osnovnih postavkah: aktivni in pasivni varnosti. Aktivna varnost zajema vse elemente, ki preprečujejo, da bi do nevarne situacije ali nesreče sploh prišlo, pasivna pa poskrbi za čim manjše posledice po tem, ko je do nesreče že prišlo. Najpomembnejša aktivna varnost v vozilu v zadnjih 20. letih je ABS. ABS je obvezna varnostna oprema v Sloveniji, saj nadzoruje hitrost koles in preprečuje njihovo blokiranje, tako da je vozilo mogoče krmiliti tudi med zaviranjem. Načelo delovanja sistema ABS je bilo kasneje uporabljeno še za druge funkcije, npr. za preprečevanje zdrsavanja gnanih koles (TCS - traction control system). Sistem TCS preprečuje zdrsavanje koles med pospeševanjem. Evropska komisija je predlagala, da bi bili vsi novi avtomobili od leta 2012 opremljeni s sistemom elektronskega nadzora stabilnosti (ESC), tovornjaki in tovorna vozila pa od leta 2013 z naprednim sistemom za zaviranje v sili (AEBS) in sistemom za opozarjanje pri neželeni menjavi voznega pasu (LDW - Lane Departure Warning).

Slika 2: Delovanje elektronskega nadzora stabilnosti

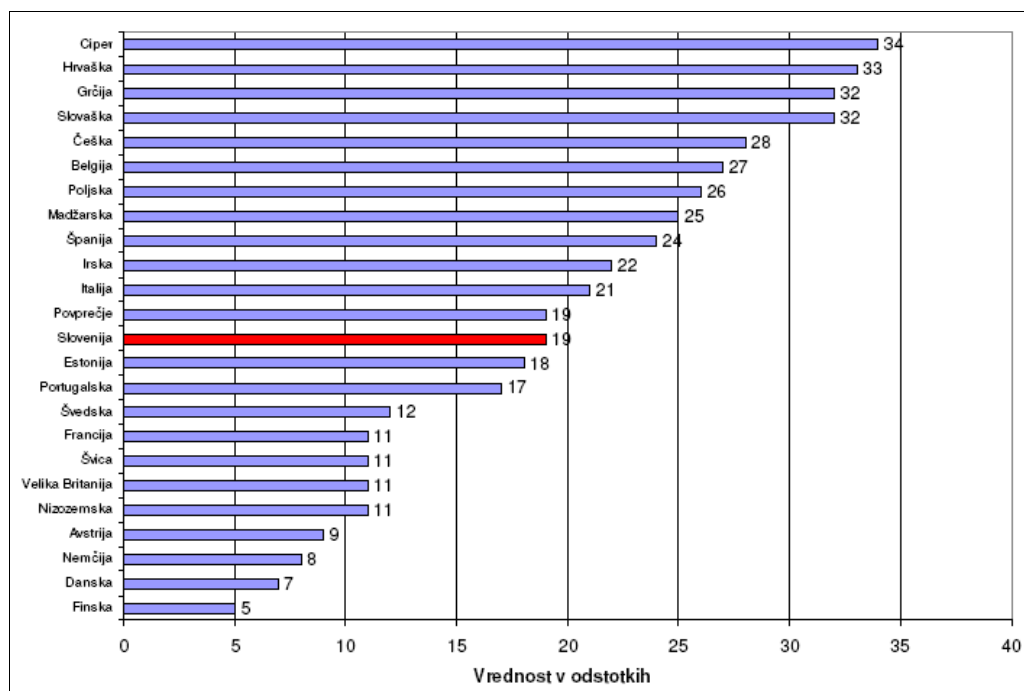


Vir: Bosch ESP demonstration at World Series by Renault, 2009

Na sliki vidimo delovanje sistema ESP – (Electronic Stability Program). Medtem ko (ABS - Anti-lock Braking System) deluje v vzdolžni smeri, pa ESP (Electronic Stability Program) vpliva na prečno dinamiko. Pri tem ESP (Avto in, slovenska avtomobilistična spletna revija, 2009) rešuje dve kritični situaciji, in sicer prekrmiljenje (zadnji kolesi izgubita stik s cestiščem, vozilo se malenkostno zavrti okrog svoje navpične osi proti notranji strani ovinka) in podkrmiljenje (sprednji kolesi izgubita stik s podlago, vozilo se zavrti okrog svoje navpične osi proti notranji strani ovinka). Če obstaja pri vožnji nevarnost prekrmiljenja, ESP rahlo zavira sprednje kolo na zunanji strani ovinka, če pride pri vožnji do podkrmiljenja, pa ESP zavira kolo na notranji strani.

Na grafikonu spodaj vidimo delež neprijetih voznikov v odstotkih. Največ ljudi se z varnostnim pasom pripne na Finskem, in sicer kar 95 odstotkov, najmanj pa na Hrvaškem in Cipru. Kljub temu, da je kazen za neprijeti varnostni pas v Sloveniji zelo visoka, ga vozniki ne uporabljajo. Po raziskavah SATRE v letu 2006 kar 19 odstotkov voznikov v Sloveniji ni uporabljalo varnostnega pasu, na Cipru pa je bilo takšnih kar 33 odstotkov voznikov. Če se v avtu vozi neprijeti voznik, je to njegova zavestna odločitev. Največjo škodo dela sebi, saj bi ob morebitnem trku doživel neprimerno hujše poškodbe, kot če bi bil pripet z varnostnim pasom. Lahko se mu zgodi tudi najhujše in umre v prometni nesreči. Pripenjanje varnostnega pasu je osnova varne vožnje, vendar nekateri mislijo, da jih bo varnostni pas rešil tudi ob hudi prometni nesreči, zato vozijo objestno.

Slika 3: Delež neprijetih voznikov v različnih državah



Vir: Spletna stran Ministrstva za promet

V večini novih avtomobilov voznika na neuporabo varnostnega pasu opozori zvočni signal, ki ga ni mogoče preslišati. Tudi na neuporabo varnostnega pasu pri sovozniku na prednjem sedežu v veliko avtih opozarja zvočni signal. Kljub zvočnemu opozorilu, veliko ljudi še vedno ne uporablja varnostnih pasov. Uporaba varnostnih pasov bi zmanjšala število smrtnih žrtev in hudo poškodovanih v prometnih nesrečah za najmanj 40 odstotkov. V EU so izračunali, da bi ob večji uporabi varnostnih pasov na leto preživelo 7.000 ljudi. Tudi v letu 2009 je Ministrstvo za promet vodilo preventivno akcijo za uporabo varnostnega pasu z naslovom »Pripni svoje življenje«. Analiza, ki jo je izvedlo omenjeno ministrstvo, je pokazala, da varnostni pas uporablja 83,7 odstotka voznikov in 85 odstotkov potnikov na prednjih sedežih. Med potniki na zadnjih sedežih pa se jih je redno pripenjalo 49 odstotkov. Med odraslimi sopotniki se jih je, glede na analizo, pripenjalo 35 odstotkov, med otroki pa 65,7 odstotkov. Kazen za voznike, ki ne uporabljajo varnostni pas, je v Sloveniji 120 €.

### 2.3 Cesta kot element varnosti

Cestna infrastruktura ima v prometu velik pomen. Infrastruktura v cestnem prometu (Kolenc, 1999) obsega celotno omrežje cest v RS, kolesarskih stez, stez za pešce s pripadajočimi elementi in objekti, kot so: cestišča, mostovi, viadukti itd. Prav tako pa v cestno infrastrukturo spada prometna signalizacija

za urejanje in kontrolo prometa, cestninski objekti na avtocestah, telekomunikacijske naprave, parkirišča, počivališča ter servisne in bencinske postaje.

Planiranje in oblikovanje cestne infrastrukture je vključno z njenim okoljem za zagotavljanje prometne varnosti ključnega pomena. Pri planiranju in oblikovanju se uporabljajo tako preventivni kot kurativni ukrepi. Nekatere ukrepe je možno izvajati že v kratkem času, za druge pa je potrebno daljše časovno obdobje. Cilj je razširiti cilje varnosti cestne infrastrukture, in sicer se osredotoča na štiri postopke:

- ocena učinka smernic na varnost v cestnem prometu,
- preverjanje varnosti v cestnem prometu,
- izboljšanje varnosti omrežja in
- inšpekcijski pregled varnosti.

Nekatere članice evropske unije že imajo urejeno to direktivo, drugače pa je pri Sloveniji, ki bo morala še veliko postoriti na tem področju. Predvsem na področjih:

- zakonodaje (Zakon o javnih cestah, Zakon o graditvi objektov, Zakon o varnosti cestnega prometa, Zakon o inšpekcijskem nadzoru, Pravilnik o projektiranju cest, Pravilnik o projektni in tehnični dokumentaciji, Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah in Pravilnik o vrstah vzdrževalnih del na javnih cestah in nivoju rednega vzdrževanja na javnih cestah);
- na področju izobraževanja, kjer direktiva zahteva obveze in naloge, ki jih bo lahko izvajala le ustrezno izobražena oseba (npr. izvedenec ali inšpektor). Ta oseba bo nadzorovala projektno dokumentacijo novogradenj, redno pregledovala obstoječe cestne odseke, pisala prometna poročila za vsako prometno nesrečo s smrtnimi žrtvami in periodična nacionalna poročila. V Sloveniji imamo trenutno na tem področju zelo malo strokovnjakov;
- na področju organiziranosti, ki bo spadalo pod Ministrstvo za promet, bo treba storiti velik korak naprej. Tukaj se bodo izvajale operativne naloge, koordinacija nalog na nacionalni ravni in spodbujanje aktivnosti na lokalni ravni ter razvojne in raziskovalne dejavnosti.

Z vstopom Slovenije v Evropsko unijo so se prometni tokovi pri nas zelo spremenili. Predvsem cestna infrastruktura je težko sledila velikemu navalu prevoznih sredstev. Prav upravljavci cest lahko vplivajo na prometno varnost v vsakem segmentu, ki ga izvajajo skozi pristojnosti in naloge, ki jim ga nalagata Zakon o javnih cestah in Zakon o varnosti cestnega prometa. Glavne naloge upravljavcev cest so (Sajovic, 2008):

- upravljanje cest,
- varstvo cest,
- investicijsko vzdrževanje cest,
- redno vzdrževanje cest.

Pri varstvu cest je naloga upravljavca ceste zagotavljati, da ne pride do posegov na obstoječih cestah, za katerega ni bilo predhodno izdano soglasje in bi lahko poslabšalo stanje ceste in varnost prometa na njej. Veliko oviro upravljavcem cest predstavlja neurejeno zemljiško stanje in zaradi tega pride tudi do velikih zakasnitev pri delih. Velik problem predstavljajo tudi poljščine, ki zelo zmanjšujejo preglednost, predvsem na prehodih čez železniško progo ali na nepreglednih križiščih. Najučinkovitejše ukrepe, s katerimi zagotovimo boljšo prometno varnost, je mogoče izvesti z rekonstrukcijo ali obnovo cest. Slovenija vsako leto investira zelo veliko denarja za vzdrževanje cest. Redno vzdrževanje cest ima zelo velik vpliv na varno in tekoče odvijanje prometa. Medtem ko se pri investicijskem vzdrževanju letno obravnava le nekaj odstotkov celotnega omrežja, se pri rednem vzdrževanju aktivnosti izvajajo na celotnem preostalem omrežju. Upravljavci cest morajo vzdrževati ceste v skladu z naslednjima zakonoma: Zakonom o javnih cestah in Zakonom o varnosti cestnega prometa. Največ pozornosti pri izvajanju vzdrževalnih del upravljavci cest namenijo:

- zagotavljanju ustreznih tornih karakteristik vozišč,
- čiščenju sistemov za odvodnjavanje,
- čiščenju brežin in košnji trave,
- vzdrževanju prometne signalizacije in prometne opreme,
- sprotnemu strokovnemu pregledu cest, na katerih so se zgodile nesreče s smrtnim izidom.

### 2.3.1 Dejavniki, ki vplivajo na prometno varnost

Na varnost in učinkovitost cestnega prometa vplivajo trije dejavniki:

- voznik – človek,
- vozilo in
- okolje (v širšem smislu; in cesta, kot del tega okolja).

Vpliv teh treh dejavnikov na dogajanje v prometu je vzajemno povezan, tako da voznik, vozilo in okolje tvorijo kibernetični sistem, v katerem funkcijo upravljanja izvaja voznik, objekt upravljanja je vozilo, okolje pa je vir informacij za definiranje stanja sistema. Prometno-tehničnih dejavnikov, ki vplivajo na prometno varnost, je veliko in jih različni avtorji različno vrednotijo in razvrščajo. Med dejavnike, ki vplivajo na prometno varnost, lahko štejemo vse dejavnike, ki na kakršen koli način delujejo na varnost v cestnem prometu. Nekateri najbolj pomembni so:

- človek, kot dejavnik varnosti v cestnem prometu,
- osebnost voznika in njegove psihofizične sposobnosti,
- širina zornega polja,
- pot ustavljanja vozila,
- stabilnost vozila v zavojih,
- hitrost vozila,
- stanje voziščne konstrukcije.



### 3 VARNOST V CESTNEM PROMETU

Varnost prometa je ena od temeljnih kakovosti prometnega sistema. Trenutno stanje v cestnem prometu nikakor ni zadovoljivo. Vsak udeleženec v prometu si želi prometni sistem, ki zadovoljuje njegove potrebe in pričakovanja. Od stopnje varnosti cestnega prometa je odvisna kakovost življenja vseh ljudi na svetu. Kljub temu, da se stanje prometne varnosti vsako leto izboljšuje, ceste še vedno terjajo previsok krvni davek. Posledice prometnih nesreč so nenadomestljive izgube življenja in trajne poškodbe, povzročajo pa tudi veliko društveno škodo.

Število umrlih v prometnih nesrečah zavzema danes v večini držav pomembno mesto v skupnem številu umrlih. Statistični podatki povedo, da je za 60–70 odstotkov primerov teh prometnih nesreč krivo nepravilno ravnanje voznikov in pešcev, za 20–40 odstotkov stanje cestišča in elementov ceste, ter za 10–15 odstotkov tehnična pomanjkljivost motornega vozila, kot je navedeno na internetnih straneh policije. Razvoj prometne varnosti je v preteklem stoletju napredoval od zagotavljanja tehničnih ukrepov do vključitve integralnih praktičnih in teoretičnih znanj.

#### 3.1 Varnost cestnega prometa v EU

Varnost v cestnem prometu zadeva vse Evropejce, saj lahko vsi prispevajo k večji varnosti cestnega prometa. Smrti in poškodbe na cesti v Evropi so se v zadnjem desetletju drastično zmanjšale. Vendar pa za samozadovoljstvo obstaja malo prostora. Čeprav se celotna varnost v cestnem prometu počasi a nepretrgoma izboljšuje (v zadnjih 30-ih letih se je celotni obseg cestnega prometa v državah, ki predstavljajo sedanjo EU, potrojil, medtem ko se je število smrtnih žrtev zmanjšalo za polovico), pa je situacija še vedno družbeno nesprejemljiva in jo je težko upravičiti pred državljani. Čeprav so bili do zdaj sprejeti ukrepi učinkoviti, število smrtnih žrtev na cestah v Evropski uniji ostaja zelo visoko. Vsako leto se zgodi približno 1,3 milijona prometnih nesreč, v katerih umre 43.000 ljudi, poškodovanih pa jih je 1,7 milijona. Glavni vzrok za smrtnost je vedenje uporabnikov cest: hitrost, vožnja pod vplivom alkohola ali mamil, utrujenost, neuporaba varnostnih pasov in zaščitnih čelad itd.

V evropskem akcijskem programu za varnost v cestnem prometu je opredeljenih nekaj glavnih področij dejavnosti: spodbujanje uporabnikov cest k bolj odgovornemu vedenju (večje upoštevanje obstoječih pravil hkrati s strožjimi kaznimi, da bi omejili nevarno vedenje), podpiranje tehničnega napredka, da bi povečali varnost vozil, in izboljšanje cestne infrastrukture z uporabo informacijske in komunikacijske tehnologije. Trenutno stanje mrtvih na evropskih cestah ne sledi uresničevanju zastavljenega cilja, ki je 50-odstotno zmanjšanje števila mrtvih do konca leta 2010. Če se prizadevanja

za večjo varnost ne bodo povečala, bo zmanjšanje le 35-odstotno. Najvarnejše so ceste na Švedskem, Nizozemskem, v Veliki Britaniji in v Švici, ki sicer ni članica EU – v vseh teh državah na cestah umre manj kot 50 ljudi na milijon prebivalcev. Slovenija, kjer umre več kot 100 ljudi na milijon prebivalcev, je pod evropskim povprečjem. Na repu so Bolgarija, Latvija, Grčija, Romunija, Poljska in Litva, ki se približujejo 150 mrtvim v prometnih nesrečah na milijon prebivalcev. Na grafu je prikazano število smrtnih žrtev proti smrtnim žrtvam po programu oziroma ciljem do leta 2010. Zadnjih dvajset let, gledano za Evropsko unijo, se je število smrtnih žrtev občutno zmanjšalo, kar gre pripisati boljšim in varnejšim avtomobilom in tudi infrastrukturi.

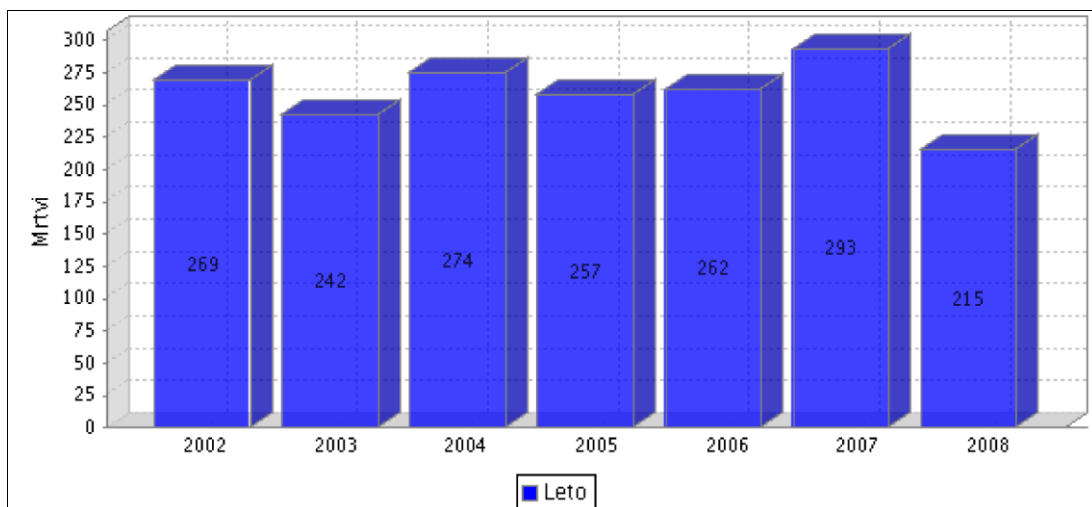
### **3.2 Varnost cestnega prometa v Sloveniji**

Leta 1995 je na slovenskih cestah umrlo 415 udeležencev cestnega prometa, do konca leta 2005 pa je umrlo 258 udeležencev, kar pomeni občutno zmanjšanje najhujših posledic prometnih nezgod. V Sloveniji so najpogostejši vzroki za prometne nezgode s smrtnim izidom neprilagojena hitrost, nepravilna stran/smer vožnje in neupoštevanje pravil o prednosti, med umrliimi povzročitelji je prepogosta vožnja pod vplivom alkohola. Leta 2006 je bil alkohol prisoten skoraj pri polovici nesreč s smrtnim izidom (<http://www.dolceta.eu/slovenija/Mod3/spip.php?rubrique55>).

#### **Prikaz števila smrtnih žrtev v Sloveniji**

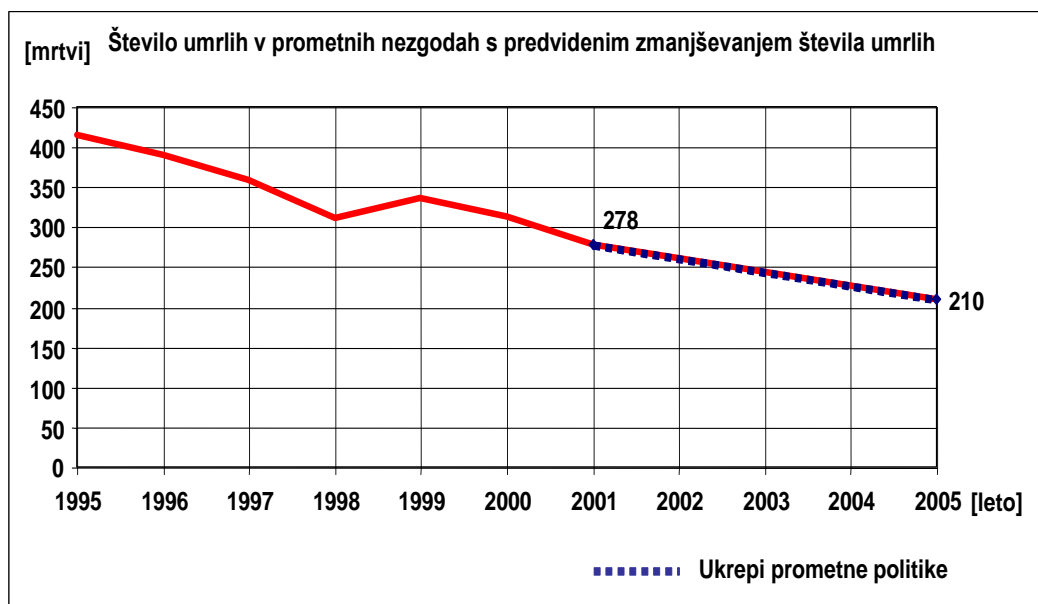
Zaradi neprilagojene hitrosti je v obdobju 2002–2008 umrlo 581 oseb. Skupno število prometnih nesreč se je leta 2005 zmanjšalo za 37 odstotkov (s smrtnim izidom samo za 3 primere, s hudo telesno poškodbo samo za 14 odstotkov, z lahko telesno poškodbo za 28 odstotkov, brez poškodb za 42 odstotkov). Leta 2006 pa se je skupno število prometnih nesreč povečalo za 10 odstotkov (enako število prometnih nesreč zaradi neprilagojene hitrosti), vendar se je število nesreč s smrtnim izidom spet zmanjšalo, in sicer za 26 odstotkov). Leta 2007 se je število teh najhujših nesreč povečalo kar za 58 odstotkov in doseglo najvišjo vrednost v petih letih. Skupno število se je leta 2007 povečalo samo za 11 primerov. V letu 2008 pa se je število smrtnih žrtev zmanjšalo na 215, kar je manj kot v prejšnjih letih.

Slika 4: Mrtvi v prometnih nesrečah v obdobju od 2002 do 2008



Vir: Spletna stran Ministrstva za promet

Slika 5: Zmanjševanje števila umrlih v prometnih nezgodah v Republiki Sloveniji



Vir: Spletna stran Ministrstva za promet

### 3.3 Ukrepi za izboljšanje prometne varnosti

Učinkovita kultura cestnoprometne varnosti je okolje, v katerem se pozornost javnosti in politike usmerja premo sorazmerno z velikostjo problema. V takšni kulturi zasledimo dobro uravnovešen, na osnovi dejstev zasnovan pristop pri reševanju te problematike. Pristop vključuje tri pomembne dejavnike:

- vedenja družbe in posameznika v tej družbi,
- vplive okolja – gradnjo cest, označevanje rizičnih področij v prometu, vreme ... in
- tehnologijo vozil in gum.

Zavedamo se slovenskih težav s cestno prometno varnostjo. Število udeležencev v prometnih nesrečah narašča, čeprav število nesreč s smrtnim izidom pada. Vemo, zakaj pride do prometnih nesreč. Vemo, da energija, ki se sprošča v nesrečah, prekorači mero, katero človeško telo še lahko prenese. Nesreče so produkt človeškega delovanja in družba lahko izbira, kako in do kakšne mere bo te vzroke in dejavnike preprečevala, nadzorovala in odpravljala.

Slovenci smo v zadnjih 60 letih dosegli izredno mobilnost prebivalstva. Avtocestni prometni križ dovoljuje hitrosti do 130 km/h. Udeležencev v cestnem prometu v RS, ki prekoračujejo to zakonsko dovoljeno mejo, ni malo. Zaradi gostote prometa samega na naših cestah (samo tovornjakov je med Italijo in Madžarsko na cca 300 km avtoceste kakšnih 1,82 milijona letno) hitrosti nad 130 km/h niso varne.

Moč motorjev, vgrajenih v novodobna vozila, raste. Število vozil, ki z lahkoto dosegajo ali presegajo 150 km/h, narašča. Oglaševanje vozil na osnovi kilovatov ter pospeškov v sekundah na 100 km/h je prisotno dnevno. Avtomoto tisk in TV oddaje te vrste to še povečujejo. Zavedamo se dejstva, da obstoječa cestna infrastruktura v Sloveniji ne ustreza hitrostim, ki presegajo pravno določene omejitve. Psihična sposobnost voznikov samih (četudi v treznem stanju) je izredno pomemben dejavnik, posebno v določenih starostnih skupinah (tu prednjači skupina voznikov mlajših od 25 let). Alkohol še ni bil omenjen, čeprav ta botruje nemajhnemu številu nesreč. Statistika nam je znana.

Dejstvo je, da je v Sloveniji še vedno veliko preveč prometnih nesreč z najhujšimi posledicami. Poleg tega ugotavljamo, da je Nacionalni program varnosti v cestnem prometu, ki je bil sicer postavljen dokaj ambiciozno, neustrezno organiziran in neučinkovit. Ukrepi so nujni, zato je potrebno pripraviti ukrepe za izboljšanje prometne varnosti, s katerimi bomo korenito posegli v sistem prometne varnosti.

## 1. Dodatna prometna signalizacija

Policija je opravila temeljit pregled vseh kritičnih točk na avtocestah. Gre za pregled uvozov in izvozov iz avtomobilskih cest in počivališč na slovenskem avtocestnem križu. Posebna pozornost je bila namenjena ustreznosti prometne signalizacije in drugim tehničnim rešitvam, ki bi lahko preprečile ali zmanjšale napačna ravnanja voznikov, predvsem vožnje v nasprotno smer. Policija je ugotovila, kje je treba prometno signalizacijo dopolniti, da bi se zmanjšale možnosti voznikovega nepravilnega ravnanja.

Spremembe, ki jih predlaga policija, so dodatne postavitve tabel »prepovedan promet v eno smer« in »stop, napačna smer«, obnovo talnih označb in dodatne talne označbe, tabli »stop, napačna smer« bi bilo treba dodati svetlobni učinek, ki bi bil vezan na senzor, ki zazna vožnjo v napačno smer. Na uvozih in izvozih diamantne izvedbe je potreben razmislek o začasnih ukrepih, ki bi vizualno in fizično preprečevali vožnjo v napačno smer. Dolgoročna rešitev pa je, da se na teh delih uvede krožna križišča, ki že vizualno preprečujejo zavijanje v napačno smer.

## 2. Sprememba načina dela prometne policije

Policija se še posebej ukvarja s spremembo načina dela na področju prometne varnosti. Direktorji policijskih uprav in komandirji policijskih postaj niso več ocenjeni skozi norme izdanih plačilnih nalogov, ampak odgovarjajo za oblikovanje prometno varnostne politike na svojem območju. Ta način je bil testno uveden 1. januarja 2010 na Policijski upravi Celje. To pomeni, da bo policija večjo pozornost namenjala večkratnim kršiteljem cestnoprometnih predpisov, zagotavljala pa bo večjo prisotnost na cestah, kjer je prometnih nesreč največ. To je bistven zasuk v miselnosti, glede na to, da so policisti doslej vse prevečkrat zgolj izpolnjevali svoje norme. Pomembna pa je tudi nadgradnja sistema stacionarnih radarjev tudi na državnih cestah in pogostejša uporaba helikopterja za nadzor prometa.

## 3. Krizna intervencija

Svojci, s katerimi so se srečali ministri, so opozorili, da včasih pride tudi do neprimerne odnosa, ki ga imajo po nesrečah s smrtnim izidom do njih policisti, tožilci, sodniki, zdravniki in drugi uradni organi, s katerimi se srečujejo. V policiji se zavedajo tega problema, zato so takoj začeli s pripravo programa usposabljanja s področja psihosocialne pomoči svojcem in proučitvijo možnosti, da svoje o umrlih obvešča policist v spremstvu psihologa. Takšen način bi uvedli za obveščanje o vseh žrtvah, ne samo s področja prometnih nesreč. Pri tem bi radi aktivno k sodelovanju pritegnili nevladne organizacije, s katerimi sicer dobro sodelujemo, menimo pa, da je treba to sodelovanje še okrepiti.

#### 4. Večji nadzor avtošol

Izvajamo večji nadzor nad delom avtošol in izvajanjem tehničnih pregledov. Pri opravljanju nadzorstvenih nalog Inšpektorat za notranje zadeve, Policija in Direktorat za upravne notranje zadeve MNZ namreč v okviru svojih pristojnosti ugotavljajo vse pogostejše kršitve predpisov na področju delovanja avtošol in na področju izvajanja tehničnih pregledov.

#### 5. Zmanjšanje števila vinjenih voznikov na cestah

Alkohol je na prvem mestu kot vzrok najhujših prometnih nesreč in to ne v majhnih količinah, saj so tipični povzročitelji kar krepko vinjeni. Zato je sprememba zakonodaje na tem področju nujna.

V Sloveniji sankcije za vinjene voznike niti niso mile, problem je, da niso učinkovite, dovolj pogoste in hitre. Zato pozdravljam predlog, da se za vinjene voznike zviša učinkovitost tako denarnih sankcij, odvzemov vozil kot tudi odvzemov vozniških dovoljenj in predlog, da se policijsko pooblastilo odvzema prostosti za večje količine alkohola v krvi nadgradi s takojšnjim postopkom na sodišču. Policisti bi v takšnih primerih vozniško dovoljenje kršitelju odvzeli in ga skupaj z obdolžilnim predlogom posredovali sodišču v nadaljnji postopek, ki bi moral biti prednostni. Vozniško dovoljenje se do zaključka postopka na sodišču kršitelju ne bi vračalo in voznik v tem času ne bi smel voziti.

Če bo voznik, ki mu je bilo odvzeto vozniško dovoljenje, vozil in s tem kršil prepoved vožnje, bo sledila visoka denarna kazen. Če pa bi voznik, ki mu je bilo odvzeto vozniško dovoljenje, vozil pod vplivom alkohola, bi to lahko bilo kaznivo dejanje.

Že od začetka mandata ministrice Katarine Kresal pa pripravljajo postopke za ustanovitev neodvisnega organa za večjo varnost v cestnem prometu, ki bo izboljšal delovanje sistema in povečal varnost v prometu. Država lahko poskrbi za sistemsko reševanje problema in bo za to tudi poskrbela. Celovita zakonska podlaga, racionalen program in represivni ukrepi so lahko dobra podlaga. Povezujejo pa se tudi z vsemi subjekti, od nevladnih organizacij do skupin in posameznikov, ki si prizadevajo za izboljšanje stanja. Prepričani so, da bodo s sistemskim, dobro organiziranim in preiščljenim pristopom postavili boljše temelje za reševanje problema in obenem pospešili procese spreminjanja miselnosti voznikov, ki se v prometu vedejo najbolj neodgovorno. Zato pozdravljamo vse ideje, pobude in dejanja, ki nam pomagajo v prizadevanjih za izboljšanje stanja v prometu.

Prav tako pa skupaj z Ministrstvom za promet pripravljajo korenite spremembe na področju cestnoprometne zakonodaje. Tako so 29. januarja 2010 v Ljubljani organizirali **prvi javni posvet o novi cestnoprometni zakonodaji**.

Eden izmed vzrokov, zakaj propagandne akcije in izobraževalne kampanje nimajo želenega uspeha, je treba iskati v dejstvu, da vsi vemo, kako bi se morali obnašati v prometu. Resnica pa je povsem druga zgodba, ki je nemalokrat v pravem nasprotju z znanjem o pravilnem vedenju v prometu. Še več, varnostna opozorila so z lahkoto ignorirana. Sposobni vozniki smo pač varni vozniki; vsa sporočila o varni in umirjeni vožnji so namenjena tistim drugim, »podstandardnim« voznikom, ki rabijo tovrstno izobraževanje. Ko nas kdo prehit, velikokrat napihujemo naše ocenjevanje hitrosti drugega voznika. Če pa spoznamo, da je nasvet kampanje usmerjen na nas same, potem se odločimo ignorirati celotno sporočilo.

Poudariti je treba, da sprememba vedenja voznikov in drugih udeležencev v cestnem prometu ni omejena samo na izobraževalne kampanje. Zakonodaja je uvedla varnostne pasove, motoristi morajo nositi zaščitne čelade, zakonodaja uravnava količino alkohola v krvi voznika itd. Slovenija zaostaja za drugimi državami v svetu. Na seznamu 23 evropskih držav je Slovenija po smrtnosti na predzadnjem, 22. mestu, za nami je samo Poljska.

## 4 PROMETNE NESREČE

Nič kaj prijetno ni prebirati strani črne kronike, ki so vedno znova zapolnjene z velikim številom prometnih nesreč, ki se pogosto končajo s smrtnim izidom. Nekoliko starejši ljudje radi opomnijo, da je »tega danes več, ker je tudi avtomobilov več«. Vendar to le delno drži, saj so danes avtomobili veliko močnejši in hitrejši, naše ceste pa so za njihovo hitrost neprilagojene, pogosto pa so glave voznikov premalo zbrane, na zelo nizki ravni pa je tudi kultura voznikov.

*Slika 6: Znak za prometno nesrečo*



*Vir: Spletna stran Ministrstva za promet*

Varnost v cestnem prometu zadeva vse prebivalce Republike Slovenije in Evropske unije, saj lahko vsi prispevajo k njegovi večji varnosti. Zagotavljanje večje varnosti cestnega prometa bomo dosegli le s spodbujanjem udeležencev v prometu k odgovornejšemu vedenju, spoštovanju predpisov in oblikovanju zavesti o pomenu prometne varnosti, z zagotavljanjem varnejših vozil in tudi boljše cestno infrastrukturo. EU si je zadala za cilj, da bi leta 2010 število smrtnih žrtev na cestah zmanjšala na polovico glede na leto 2001, ko je na cestah umrlo 54.000 ljudi (Varnost v cestnem prometu, 2009), vendar kaže, da bo cilj 27.000 smrtnih žrtev v Uniji dosežen šele leta 2017.

Glede na evropski cilj, da bi se do leta 2010 število smrtnih žrtev zmanjšalo za polovico, to pomeni, da bi morali v Sloveniji vsako leto ohraniti najmanj 15 življenj (v letu 2008 je pri nas v prometnih nesrečah umrlo 214 oseb, torej 43 oseb več, kot je zastavljeno v nacionalnem programu). Od Vizije nič – 0 mrtvih in 0 poškodovanih na cestah smo še zelo oddaljeni. Najpogostejši



vzrok prometnih nesreč je prevelika oziroma neprilagojena hitrost, s katero je največkrat povezana tudi vožnja pod vplivom alkohola, vožnja pod vplivom mamil in drugih psihoaktivnih snovi ter druge okoliščine. Človek lahko na prometno varnost vpliva v največji meri sam s pravilnim ravnanjem in odgovornim obnašanjem v prometu.

#### **4.1 Kaj je prometna nesreča?**

Prometna nesreča (Zakon o varnosti cestnega prometa, 2009) je nesreča na javni cesti ali nekategorizirani cesti, ki se uporablja za javni cestni promet, in v kateri je bilo udeleženo vsaj eno premikajoče se vozilo in je v njej najmanj ena oseba umrla ali je bila telesno poškodovana ali je nastala materialna škoda. Prometna nesreča z neznatno nevarnostjo je prometna nesreča, ki ima za posledico le majhno materialno škodo in je povzročena s prekrškom, za katerega je predpisana samo globa in je bil storjen v okoliščinah, ki ga delajo posebno lahkega. Udeleženec prometne nesreče je vsak udeleženec cestnega prometa, ki je s svojim ravnanjem pripomogel k nastanku prometne nesreče, in vsakdo, ki je v prometni nesreči utrpel materialno škodo ali je bil telesno poškodovan ali je zaradi posledic nesreče umrl. Neposredni udeleženec prometne nesreče je voznik v nesreči udeleženega vozila, učitelj vožnje, ki je v času nesreče usposabljal kandidata za voznika motornega vozila, ki je vozil v nesreči udeleženo vozilo, spremljevalec, v nesreči udeleženi pešec in drug udeleženec prometne nesreče, ki je bil pred nesrečo samostojno udeležen v cestnem prometu.

#### **4.2 Posledice prometnih nesreč**

Prometne nesreče se glede na posledice delijo na:

- nesreče I. kategorije so nesreče, pri katerih je nastala samo materialna škoda,
- nesreče II. kategorije so nesreče, pri katerih je najmanj ena oseba lahko telesno poškodovana,
- nesreče III. kategorije so nesreče, pri katerih je najmanj ena oseba hudo telesno poškodovana,
- nesreče IV. kategorije so nesreče, pri katerih je kdo umrl ali je zaradi posledic nesreče umrl v 30 dneh po nesreči.

Slika 7: Prometna nesreča z smrtnim izidom



Vir: Tadej Regent/Delo

### 4.3 Vzroki za nastanek prometnih nesreč

Včasih je za nastanek prometne nesreče dovolj že splet nesrečnih okoliščin, drugič šele »dolgotrajno izzivanje usode«. Za veliko število prometnih nesreč so krivi predvsem naslednji vzroki:

- neprilagojena hitrost,
- nepravilna stran/smer vožnje,
- neupoštevanje pravil o prednosti,
- nepravilno prehitevanje,
- neustrezna varnostna razdalja,
- psihofizično stanje voznika.

V Sloveniji sta glavna vzroka za nastanek prometnih nesreč neprilagojena hitrost in alkohol. Že v preteklosti so se različni programi ukvarjali s problematiko hitrosti, zlasti pa Policija, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in Ministrstvo za promet. Poleg represivnega ukrepanja zoper voznike, ki svojo hitrost niso prilagodili razmeram na cesti, pa je bilo

ogromno dela, truda in sredstev vloženega v preventivno oglaševalsko akcijo »Hitrost ubija« in v izboljšanje cestne infrastrukture. Na slovenskih cestah so v letu 2008 zaradi neprilagojene hitrosti umrle 103 osebe, v letu 2007 pa 128 oseb. Edini pravi način za doseglo zmanjšanja povprečne hitrosti je spoštovanje omejitev hitrosti in ustrezna prilagoditev vožnje razmeram na cesti.

Drugi najpogostejši vzrok za nastanek prometnih nesreč je alkohol. Alkoholne pijače so nepogrešljivi del slovenske kulturne dediščine in družabnega življenja, vendar se moramo zavedati tudi temne plati, kajti vsaki tretji hujši nesreči botruje alkohol. Alkohol vpliva na delovanje vseh človekovih funkcij, ki so pomembne za varno udeležbo v cestnem prometu (Tollazzi T., Varnost v cestnem prometu, Gradiva, 2004):

- poslabša se sposobnost zaznavanja,
- pride do napačne ocene razdalje in do nepravilnih in počasnejših reakcij glede na prometne razmere,
- poslabša se zaznavanje rdeče barve,
- slabša se prilagodljivost na svetlobne spremembe,
- zmanjša se pazljivost in podaljša reakcijski čas,
- pojavijo se motnje pri ravnotežju,
- zoži se zorni kot.

Predvsem pa alkohol vpliva na delovanje človekove »osebnostne zavore«, ki zagotavlja socialno prilagojeno vedenje ter hkrati povečuje zaupanje v lastne sposobnosti in v zmožnost obvladovanja situacije. Po zaužitju alkoholne pijače se alkohol porazdeli ter razgradi v vseh telesnih tekočinah, manjši del pa se ga izloči skozi urin, znoj in izdihan zrak. Merilo za ugotavljanje alkoholiziranosti je:

- koncentracija alkohola v krvi, ki jo merimo z grami alkohola na kilogram krvi,
- koncentracija alkohola v izdihanem zraku, ki ga merimo z miligrami na liter izdihanega zraka.

Spremembe, ki jih povzroča alkohol pri vozniku, glede na njegovo količino v krvi:

#### **0,2 g/kg :**

- težave pri opazovanju premikajočih luči,
- slabša sposobnost ocenjevanja razdalje.

#### **0,3 g/kg:**

- zmanjša se sposobnost globinskega opazovanja,
- vozniki tvegano prehitvevajo in vozijo s prekratko varnostno razdaljo.

#### **0,5 g/kg :**

- objekti, ki jih opazujemo, se nam zdijo bolj oddaljeni, kot so v resnici,
- previsoka hitrost v ovinkih,
- zamujanje s spreminjanjem smeri - vozilo lahko kaj hitro zanese,

- rdeča slepota; slabše zaznavanje rdeče luči na semaforju, zavornih luči, cestnih označb za ovire ipd.,
- počasnejše preusmerjanje pogleda z enega predmeta na drugega,
- počasnejše odzivanje na svetlobne spremembe,
- zasenčene luči lahko voznika začasno oslepijo,
- daljši reakcijski čas vpliva na pravočasnost ustavljanja,
- če pri hitrosti 50 km/h pritisnemo na zavoro, je pot ustavljanja daljša za 14 metrov,
- pojavijo se motnje ravnotežja, kar je zlasti nevarno za voznike enoslednih vozil.

#### **1,0 g/kg:**

- znatno zmanjšana prilagojenost hitrim svetlobnim spremembam,
- bistveno je zožen zorni kot; voznik težko dojame, kaj prihaja z leve in kaj z desne strani, kar je lahko zlasti usodno v križiščih,
- zaznavanje in ocenjevanje globine in pozornost se zmanjšajo za polovico,
- reakcije so praviloma prepozne in napačne, posledice so naleti.

#### **1,0–1,5 g/kg:**

- poslabšajo se intelektualne funkcije in koordinacija premikanja,
- močnejše se izražajo napake pri hoji in kretnjah, pogosto se pojavi bruhanje.

#### **1,5–2,5 g/kg:**

- pojavi se veliko samozaupanje, človeka pa občasno zajema spanec,
- nastopi nesposobnost koncentracije in presoje,
- človek izgublja ravnotežje, pri hoji se navadno ziblje,
- velikokrat postane nasilen in predrzen.

#### **2,5 - 3,5 g/kg:**

- oseba v takšnem stanju govori težko in nerazločno,
- objektivna ocena okoliščine je popolnoma nemogoča, predmete vidi dvojno in halucinira,
- navadno je dihanje oteženo, krvni tlak pada in utrip slabi,
- v nekaterih primerih se že pojavi nezavest.

#### **3,5–5 g/kg**

- telesna temperatura močno pade, sposobnost prilagoditve na zunanjo temperaturo je minimalna,
- alkoholizirana oseba navadno ne reagira na zunanje dražljaje,
- kadar je nezavest globoka, se navadno konča s smrtjo.

Ministrstvo za promet je v letu 2008 povečalo denarne kazni za prekrške, ki so med najpogostejšimi vzroki za prometne nesreče v Sloveniji. Gre predvsem za vožnjo pod vplivom alkohola in drugih nevarnih substanc, velike prekoračitve hitrosti v naseljih, vožnjo v nasprotno smer na avtocestah in nepravilno prehitevanje. Če bodo višje kazni res pripomogle k varnejšim

razmeram na naših cestah, bo pokazal čas. Trenutno smo po višini kazni v samem evropskem vrhu. Nižje kazni imajo celo v Nemčiji, Avstriji in Italiji.

#### **Vzroki prometnih nesreč pa so lahko tudi:**

- tehnično stanje avtomobila (vedno, ko se odpravljamo na daljšo pot, moramo preveriti tehnično stanje prevoznega sredstva; raven hladilne tekočine, motornega olja, tekočine za pranje vetrobranskega stekla, zavorne tekočine, stanje akumulatorja, tlak v pnevmatikah);
- stanje ceste (krušenje materiala na cesti, nepravilni prečni nagib ceste, nepregledna križišča, neoznačena in nezavarovana dela na cesti, poškodbe na cestišču in signalizaciji, drsnost vozišča, spremembe v strukturi vrhnjega sloja asfalta (npr. zaplate asfalta na cestah). V Zakonu o varnosti v cestnem prometu v nobenem členu ne piše, da bi moral odgovarjati projektant zaradi slabe ceste, če pride do prometne nesreče. Policija se v tem primeru nanaša na člen, ki se glasi: hitrost in način vožnje moramo 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 (30. člen ZVCP). Včasih se na cesti pojavi luknja, ki zelo vpliva na smer in dinamiko vožnje, vendar je v vsakem primeru kriv voznik;
- ostali vzroki (vremenske razmere na cestah, divjad na cesti).

#### **4.4 Kaj storiti v primeru prometne nesreče?**

Na cesti se lahko hitro znajdemo v neprijetni situaciji, pri tem pa ni pomembno ali je v prometni nesreči poškodovana le pločevina ali pa so njene posledice veliko močnejše – najbolj pomembno je, da ohranimo mirno kri. Dolžnost vsakega voznika je, da v primeru prometne nesreče pomaga udeležencem v okviru svojega znanja in svojih zmožnosti ter zavaruje kraj nesreče, če to še ni storjeno, in sicer stori naslednje:

- varnostni trikotnik (AMZS – Prometna preventiva, 2009) se postavi vsaj 50 metrov od kraja nesreče s čimer opozorimo ostale udeležence v prometu in preprečimo nastanek novih nesreč;
- presodimo stanje poškodovancev (zavest, dihanje, srčni utrip, videz in barva kože, telesna temperatura, možne krvavitve, nevarnost poškodbe hrbtenice, morebitno bljuvanje ...);
- obvestimo policijo.

Če smo udeleženi v prometni nesreči, v kateri je nastala samo materialna škoda, moramo ustaviti vozilo, zavarovati kraj in čim prej vozilo odstraniti z vozišča (če je vozno). Tako bomo najhitreje sprostili promet. V prometni nesreči I. kategorije ni potrebno obvestiti policije, udeleženci prometne nesreče pa si morajo izmenjati osebne podatke, podatke o zavarovanju, pokazati vozniško ter prometno dovoljenje in izpolniti Evropsko poročilo o prometni nesreči.

Če pa smo udeleženi v prometni nesreči, kjer oškodovanec ni prisoten, pa nam prometna kultura in zakonodaja narekujeta, da v takšnih primerih, kjer gre najpogosteje za poškodovanje vozila na parkirnem prostoru, za brisalcem poškodovanega vozila pustimo listek s podatki kje, kako in kdaj nas lahko lastnik poškodovanega vozila najde. Lahko pa si tudi zabeležimo številko poškodovanega vozila in na policijski postaji povprašamo o podatkih lastnika poškodovanega vozila ter ga obvestimo o prometni nesreči. S takšnim dejanjem dokazujemo svojo visoko prometno kulturo, saj vsi vemo, da se kaj takega lahko zgodi vsakomur.

#### 4.5 Kako preprečiti prometne nesreče?

K nastanku prometnih nesreč prispeva največ človek z njegovimi napakami ali zavestnimi kršitvami prometnih pravil. Zato je potrebno s posameznimi ukrepi te napake preprečiti ali zmanjšati vsaj njihovo težo. V zadnjih letih je trend v Sloveniji povečevanje denarnih kazni za prometne prekrške. Po višini denarnih kazni smo v evropskem vrhu, vendar je število mrtvih na slovenskih cestah še vedno preveliko. Denarna kazen ne pripomore k večji varnosti v cestnem prometu. Nastanka prometnih nesreč ne bomo preprečili v kratkem času, ampak je to dolgotrajni proces, ki se lahko začne že v vrtcih in osnovnih šolah. Prav prometna vzgoja, preventivni programi v vrtcih in osnovnih šolah ter preventivne akcije, so temelj varnejšega ravnanja udeležencev v cestnem prometu. V Nacionalnem programu varnosti so za obdobje 2007–2011 veliko pozornost namenili človekovemu ravnanju v cestnem prometu. Osredotočili se bomo predvsem na dva ukrepa, ki se izvajata v Nacionalnem programu za varnost v cestnem prometu, in sicer na hitrost vožnje in alkohol. Hitrost vožnje je po statističnih podatkih v Sloveniji na prvem mestu glede smrtnih žrtev.

Za zmanjšanje števila nesreč, ki so posledice prevelike hitrosti, se bodo v sklopu Nacionalnega programa varnosti v cestnem prometu izvajale naslednje aktivnosti:

- organiziranje preventivnih akcij za ozaveščanje udeležencev prometa o nevarnosti zaradi prehitre vožnje,
- spodbujanje varčne vožnje (umirjena vožnja prispeva tudi k manjši onesnaženosti okolja),
- izvajanje naključnih kontrol hitrosti z radarji (premični, ročni in stalni),
- izvajanje sistematične kontrole hitrosti vzdolž izbranega cestnega odseka,
- izvedba ukrepov za umirjanje prometa v samoupravnih lokalnih skupnostih (stanovanjska naselja, območje šol, vrtcev in igrišč),
- preučitev možnosti za postavitve stalnih nadzornih sistemov na nevarnih odsekih ali točkah v naselju,
- izvedba ukrepov za umirjanje prometa na križiščih in prehodih ceste čez železniško progo,
- poenostavitev upravnih postopkov za izvedbo ukrepov umirjanja prometa v naseljih.

Največ prometnih nezgod se zgodi, če je prisoten alkohol. Predvsem pri mladih ljudeh se delež nezgod s smrtnim izidom ali trajnimi posledicami dvigne že ob malem vnosu alkohola. Največ z alkoholom povezanih prometnih nezgod se zgodi med vikendi med 18.00 uro in 4.00 uro zjutraj. Glede alkohola v prometu pa se bodo izvajali naslednji preventivni ukrepi:

- priprava preventivnih programov v osnovnih in srednjih šolah,
- stalno ozaveščanje mladih s preventivnimi programi mladinskih organizacij (Mladi brez alkohola in drog),
- izvedba »ad hoc« nadzora nad vozniki motornih vozil,
- izvajanje ciljnega in koordiniranega poostrenega nadzora v posebnih obdobjih (martinovo, trgatev, "rave party" ipd.),
- ovrednotenje rehabilitacijskih programov za voznike, ki jim je izrečena stranska sankcija kazenskih točk zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali drog,
- analiziranje učinkovitosti ukrepa prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali drog,
- preverjanje učinkovitosti omejevanja dostopnosti alkohola mladim in voznikom motornih vozil.

Od vseh dejavnikov, ki vplivajo na prometno varnost, je najpomembnejši med njimi človek. Na človeka oz. voznika v cestnem prometu vplivajo naslednji dejavniki: osebna karakteristika človeka, psihofizične lastnosti, izobrazba in nivo kulture. Vsi navedeni dejavniki so medsebojno odvisni in eden drugega ne izključujejo. Za nastanek prometnih nesreč v Sloveniji je v 85 odstotkih kriv voznik, v 10 odstotkih je za nastanek nesreče krivo stanje cest in v 5 odstotkih tehnična pomanjkljivost vozila in drugi razlogi. Ali je res za vse prometne nesreče kriva izključno napaka voznika? V Sloveniji imamo ceste, ki so v zelo slabem stanju, na njih je velikokrat luknja ali pa so napačno oz. nesmiselno signalizirane. 30. člen Zakona o varnosti v cestnem prometu pravi: hitrost in način vožnje moramo 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. V policijskem zapisniku je vedno krivda na voznikovi strani, nikdar ni na strani upravljavcev cest, čeprav bi tudi upravljavci cest morali odgovarjati za slabo vzdrževane ceste, predvsem v zimskem času, ko na določenih mestih niso splužene.

Da bi se izognili prometnim nesrečam in njihovim žalostnim posledicam, moramo spremeniti miselnost, predvsem pri alkoholu. Alkohol povzroči, da prenehamo biti odgovorni. Pristop k reševanju problematike prometnih nesreč mora biti širši. V gostilni bi morali pijanemu gostu reči, da mu ne bodo več točili alkoholne pijače. Poklicati bi mu morali taksi ali pa vsaj ponuditi prenočišče, namesto da ga zavestno spustijo za volan. Vsega ne moremo prepustiti policiji in ne sme se dogajati, da kazni zastarajo. Ko vozniki ugotovijo, da se lahko plačilu kazni izognejo, bodo prometna pravila še bolj kršili. Tudi v nova vozila bi lahko vgradili alkoteste, kjer bi morali, preden bi

se odpravili na pot, pihati v napravo za merjenje vsebnosti alkohola v telesu (Vujanovič, 2007).



## VIZIJA NIČ – ANALIZA

### 4.6 Razvoj ideje Vizija nič

Vizija nič predvideva, da mora biti prometni sistem oblikovan in delovati tako, da ne more priti do prometne nesreče s smrtnim izidom ali s hudo poškodbo. Vizija Nič torej zahteva spremembo razmišljanja in ravnanja oblikovalcev sistema, izvajalcev in nenazadnje tudi prometnih udeležencev. Zavezuje jih k odgovornejšemu ravnanju v cestnem prometu. Vizija nič je bila prvič predstavljena leta 1995 in je predstavljala nov pogled na prometno varnost. Leta 1997 je švedski parlament (*Vision Zero on the move*, 2009) uradno sprejel vizijo, ki govori o oblikovanosti prometnega sistema na način, ki bi omogočil, da v prometu ne bi prihajalo do hudih in smrtnih poškodb. Danes je Švedska ena najbolj varnih prometnih držav v EU, imajo "samo" 44 smrtnih žrtev v cestnem prometu na milijon prebivalcev. Vizija nič je dolgoročni cilj, da na cestah ne bo mrtvih in hudo poškodovanih. Za njegovo uresničitev je potrebno prilagoditi organizacijo in delovanje nacionalnega cestnoprometnega sistema. Politika Vizije nič zahteva, da se smrtne žrtve in hudo telesno poškodovane osebe zmanjšajo na nič do leta 2020. To je pomemben korak naprej v prometni politiki na evropski ravni. Z moralnega vidika je to edini možni dolgoročni cilj za vse preventivne organizacije in družbo, saj si ne moremo in ne smemo zastaviti dolgoročnega cilja, da bodo na cestah umirali ljudje. To je nesprejemljivo!

### 4.7 Možnosti uresničitve Vizije nič v Sloveniji

Vsaka članica Evropske unije si mora prizadevati, da se približa cilju Vizije nič. Slovenija trenutno ni na pravi poti. V zadnjih letih smo po številu smrtnih žrtev v prometnih nesrečah daleč nad evropskim povprečjem, ki znaša za leto 2008 nekaj manj kot 80 smrtnih žrtev na milijon prebivalcev. Vizija nič na državni ravni za Slovenijo ni dosegljiva, sprejemljiva je na lokalni ravni zaradi majhnega števila prometnih nesreč in njihovih posledic. Človeško življenje je preveč dragoceno, da bi bili zadovoljni z doseženim in da ne bi iskali še boljših rešitev. Da bi se približali Viziji nič, ki bi morala biti prva prioriteta glede prometne varnosti v Sloveniji, bo potrebno korenito poseči v naše navade in razvade, ki so zabeležene med najpogostejšimi dejavniki tveganja; prehitri vožnji, vožnji pod vplivom alkohola in drog ter agresivni in brezobzirni vožnji. Veliko manj smrtnih žrtev v Sloveniji bi bilo, če bi se bolj oglaševal javni potniški promet, predvsem v večjih mestih. Prav tako so naše ceste preobremenjene s tranzitnim tovornim prometom. Ta preobremenjenost vpliva na varnost prometa in okolja, tukaj potrebujemo temeljiti zasuk k transportu po železnici. V naše železnice se več desetletij ni vlagalo kapitala, ker je bila prva prioriteta cestni promet. Železnice moramo modernizirati in s tem zagotoviti enega temeljnih pogojev za razvoj Slovenije kot tranzitne države. Zaradi posvečanja cestnemu prometu je sedaj železniški potniški

promet v Sloveniji v zaostanku glede na druge evropske države, predvsem Francijo in Nemčijo. Vizija Nič je pred desetimi leti nastala na Švedskem in danes imajo več kot sto strokovnjakov na področju varnosti v cestnem prometu.

V Sloveniji je v letu 2008 umrlo 214 ljudi, če pogledamo na število občin, ki jih je v Sloveniji blizu 200, vidimo, da v vsaki občini umreta eden ali dva udeleženca v cestnem prometu, v posamezni občini pa tudi nobeden. Zato je potrebno v določenem lokalnem okolju narediti vse, da voznik ali pešec, ki morda umreta v enem letu, v prihodnosti ne bosta žrtvi. Na državni ravni je morda to veliko težje, toda ni nemogoče. V skladu z Vizijo nič bi bilo potrebno vse prehode cest prek železnice, ki so zavarovani s prometno signalizacijo, zavarovati ne samo z zapornico ali polzapornico, temveč bi jih bilo potrebno spremeniti v nivojske prehode. Velik problem v Sloveniji so tudi odbojne ograje na cestah, kjer bi jih morali dodatno opremiti tudi s spodnjim delom, ki bi preprečil, da motorist ob padcu ne bi izgubil roke ali celo glave. Vsa klasična križišča, tudi če so semaforizirana, bi lahko spremenili v krožna križišča, kjer je veliko manj konfliktnih točk.

Vendar cesta ni edini dejavnik, kjer bi lahko izboljšali varnost. Predvsem avtomobilska industrija bi lahko veliko pripomogla k prometni varnosti, saj že sedaj poznamo veliko elektronskih pomagala, ki na žalost še niso vgrajena v vsa vozila. Elektronski program stabilnosti ESP bo serijsko vgrajen v vsa nova vozila šele leta 2012. Avtomobilska industrija bi lahko tudi elektronsko omejila končno hitrost vozila. Danes imamo vozila, ki krepko presežejo hitrost, ki je dovoljena na naših cestah. Najpomembnejši dejavnik v prometu pa je voznik, ki je velikokrat nepredvidljiv. Zavedati se moramo, da je cesta za vse in da na cesti nismo sami. Veliko pozornosti bi morali v Sloveniji nameniti izobraževanju voznikov. V zadnjih letih se je v Sloveniji v cestnem prometu veliko spremenilo predvsem pri krožnih križiščih, ki jih prej ni bilo. Veliko starejših voznikov ima težave pri vključevanju v krožni promet. Vlada bi lahko sprejela zakon, kjer bi vozniki vsakih pet let obnavljali cestno prometne predpise, saj se je veliko prometnih znakov v zadnjih dvajsetih letih spremenilo.

#### **4.8 Cilji in namen Vizije nič**

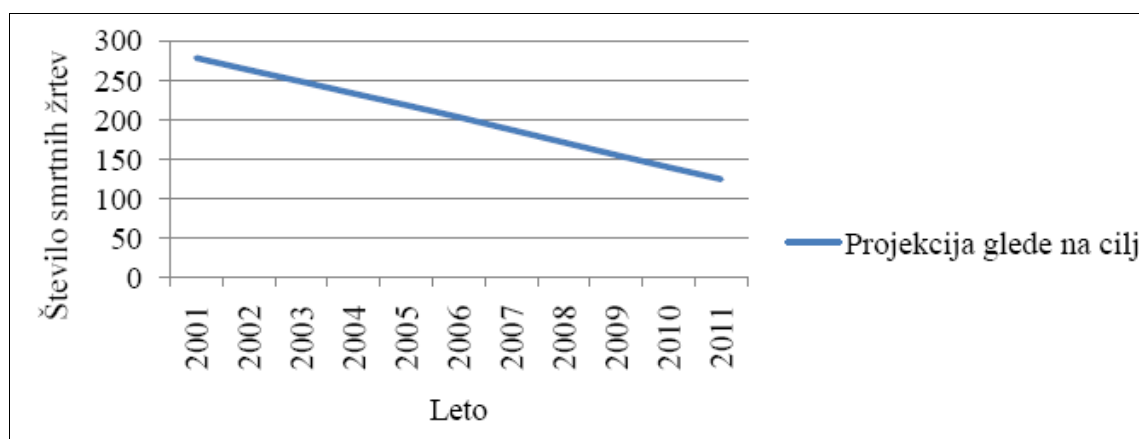
Osnovno izhodišče namena in cilja narekujejo dejstva in pričakovanja slovenske družbe, da se do leta 2020 izboljša varnost na najboljšo možno raven in posledično s tem izničijo smrtne žrtve na cestah v Sloveniji ter se tako zagotovi sledljivost evropskim ciljem in Viziji nič.

##### **Namen:**

- dvig prometno-varnostne kulture na primerljivo raven z državami, ki imajo razvito varnostno kulturo;

- z medsebojnim povezovanjem državne ravni s samoupravnimi lokalnimi skupnostmi in civilno družbo kar najbolj povečati obstoječe vire;
- izboljšati uporabnost in varnost cestnega okolja, vse od načrtovanja, izvedbe, vzdrževanja in nadzora;
- z vzgojo, izobraževanjem ter preventivnimi in represivnimi ukrepi spremeniti slabe načine vedenja v cestnem prometu. Skupni cilj držav članic je, da se do leta 2020 v cestnem prometu izničijo smrtne žrtve in hudo telesno poškodovane osebe;
- na spodnjem grafu je prikazano predvideno zmanjšanje smrtnih žrtev do leta 2011. Kot vidimo smo imeli v letu 2008 214 smrtnih žrtev, kar je občutno več kot po programu. Potrebno bo še trdo delo, da bomo dosegli zastavljene cilje.

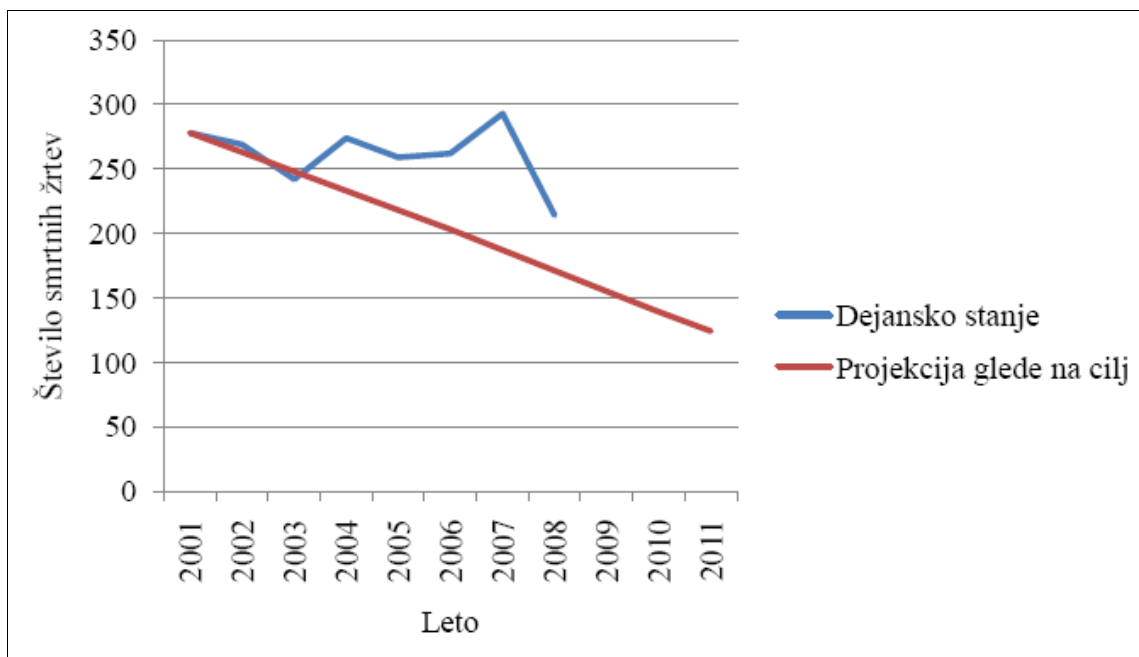
Slika 8: Predvideno zmanjšanje števila smrtnih žrtev do leta 2011



**Vir:** Spletna stran Ministrstva za promet

Za doseg tega cilja je bilo preverjeno in simulirano več vrst scenarijev. Ugotovljeno je bilo, da bi s scenarijem, ki bo vključeval obsežne in vsebinsko domiselne akcije po medijih, poostren in dosleden nadzor cestnega prometa, takojšnje in smiselne ukrepe na cestah ter takojšnje kaznovanje kršiteljev, s stalnimi posegi in sprotim spremljanjem stanja prometne varnosti, hitrim odzivanjem na ugotovljene pomanjkljivosti in predvsem pospešeno dejavnostjo, medsebojno usklajeno in usmerjeno k cilju, zmanjšali število umrlih in poškodovanih v prometnih nesrečah, saj bi bilo mrtvih v letu 2007 manj kakor 200. Če bi se to zgodilo že letos, pa je v letu 2011 ob predvidenem nadaljevanju usklajenega, neprekinjenega, akcijskega, vsebinsko domiselnega, stalnega in vztrajnega dela vseh subjektov mogoče doseči še nižjo številko – med 120 in 130 umrlih v prometnih nesrečah. Kot je razvidno iz slike 8, vidimo, da se je v zadnjem letu število smrtnih žrtev sicer zmanjšalo, vendar še vedno nismo na ravni cilja NPVCP (Nacionalni program varnosti cestnega prometa) za obdobje 2007–2011. Rdeča črta na grafu ponazarja dejansko stanje, modra črta pa projekcijo glede na cilj.

Slika 9: Število smrtnih žrtev s ciljem NPVCP v Sloveniji



**Vir:** Spletna stran Ministrstva za promet

Najpogostejši dejavniki prometnih nesreč s smrtnimi izidi za leto 2008 glede na leto 2007 so bili:

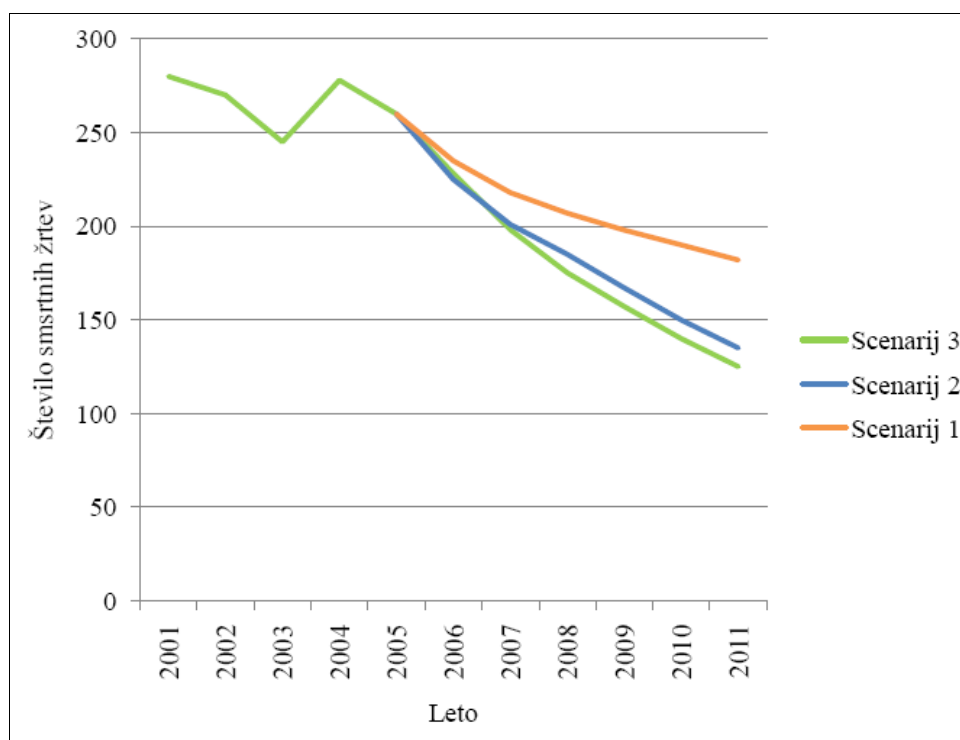
- neprilagojena hitrost – 21, v enakem obdobju v letu 2007 – 30,
- nepravilna stran oz. smer vožnje – 16, v enakem obdobju v letu 2007 – 15,
- neupoštevanje pravil o prednosti – 10, v enakem obdobju v letu 2007 – 12,
- nepravilnosti pešcev – 0, v enakem obdobju v letu 2007 – 3,
- nepravilno prehitevanje – 5, v enakem obdobju v letu 2007 – 6,
- nepravilni premiki z vozilom – 2, v enakem obdobju v letu 2007 – 2,
- drugi vzroki – 1, v enakem obdobju v letu 2007 – 2.

Slika 10: Primerjava prometnih nesreč s posledicami

Leto	Prometne nesreče				Posledice		
	Vse nesreče	Nesreče s smrtnim izidom	Nesreče s telesnimi poškod.	Nesreče z mater. škodo	Mrtvi	Hudo telesno poškod.	Lahko telesno poškod.
2007	9.408	75	3.445	5.888	79	347	4.791
2008	8.535	65	2.728	5.742	70	290	3.634
2009	6.111	46	2.215	3.852	55	225	3.092
Primerjava	-28 %	-30 %	-19 %	-33 %	-29 %	-22 %	-15 %

**Vir:** Spletna stran Ministrstva za promet

Slika 11: Število umrlih glede na tri možne scenarije



**Vir:** Spletna stran Ministrstva za promet

Slika 10 prikazuje stanje glede na tri možne scenarije, in sicer:

**Scenarij 1: Brez dodatnih dejavnosti – oranžna linija** Dejavnosti in njihov obseg se po tem scenariju ne bodo spreminjali, saj gre zgolj za nadaljevanje že obstoječih akcij in ukrepov, brez sprejemanja novih korenitih ukrepov.

**Scenarij 2: Izvajanje nekaterih dodatnih dejavnosti – modra linija** Po tem scenariju bodo subjekti izvajali stalne dejavnosti – obstoječe in nove, sveže, aktualnejše akcije, se hitro odzivali na ugotovljene pomanjkljivosti ter predvsem delovali aktivneje, bolj usklajeno in usmerjeno k cilju, torej k zmanjševanju števila umrlih v prometnih nesrečah.

**Scenarij 3: Izvajanje vseh dejavnosti, predvidenih z nacionalnim programom – zelena linija** Ta scenarij predvideva vključevanje v obsežne in vsebinsko domiselne akcije po medijih, poostren in dosleden nadzor, takojšnje ukrepe na cestah in takojšnje kaznovanje kršiteljev z zagroženimi kaznimi. Lahko bi ga imenovali tudi »šok« scenarij. Skupaj s scenarijem številka 2 se bo število umrlih v prometnih nesrečah močno zmanjšalo. Z boljšim usklajevanjem in stalnim medsebojnim sodelovanjem lahko bistveno izboljšamo stanje prometne varnosti tako, da bo do leta 2011 na slovenskih cestah ohranjenih 600 življenj. Zavedati se moramo, da je ohraniti tako veliko človeških življenj izjemno težko, saj naš prostor še ni prevzel organizacijske in vedenjske kulturne ravni narodov, ki so to dosegli z izjemnim sodelovanjem v vseh plasteh odločanja, z dolgoletnim prizadevanjem in povezanostjo vseh družbenih dejavnikov.

#### 4.9 Strategija doseganja ciljev in izvajanja ukrepov

Strategija doseganja ciljev in izvajanja ukrepov (Vizija nič) zagotavlja načrtno približevanje zastavljenim ciljem in njihovo doseganje. Ustvarja podlago za skupno načrtovanje, izvajanje programa in vključitev vseh možnih dejavnosti in subjektov, ki so dolžni ali želijo kakor koli prispevati k varnosti v cestnem prometu. Omogoča sinergijo delovanja vseh organov na tem področju ob nenehnem usmerjanju, usklajevanju, nadzoru in vrednotenju vseh nadaljnjih strategij za uveljavitev Vizije nič. Vizija v splošnem predvideva uresničitev naslednjih osnovnih strateških nalog na državni in lokalni ravni.

##### Državna raven:

- vzpostaviti in zagotoviti kar najboljšo organizacijsko in funkcionalno sestavo,
- zagotoviti horizontalno in vertikalno usklajevanje,
- opredeliti finančno strategijo in zagotoviti sistemske vire,
- zagotoviti programu družbeno-politično podporo.

##### Lokalna raven:

- sprejeti program varnosti cestnega prometa z opredeljenimi cilji, nosilci in nalogami,

- izvajati naloge, ki se nanašajo na varen in nemoten promet na občinskih cestah,
- podpirati dejavnosti svetov za preventivno delovanje na področju cestnoprometne varnosti,
- sodelovati z nosilci programa o varnosti cestnega prometa na svojem območju.

**Strategija Vizije nič zagotavlja:**

- identifikacijo splošnih in specifičnih problemov prometne varnosti,
- povezavo z ustreznimi mednarodnimi institucijami za spremljanje, sodelovanje in upoštevanje zahtev evropske skupnosti pri uresničevanju skupnih ciljev glede varnosti cestnega prometa ter upoštevanje in vključitev zahtev v posamezne strateške programe,
- identifikacijo vseh subjektov, ki lahko kakor koli sodelujejo pri izvajanju Vizije nič, in potencialnih partnerjev,
- postopen premik iz akcij v dejavnosti, kar pomeni omogočanje sistematičnega trajnega izvajanja dejavnosti,
- vzpostavitev sistematičnega zbiranja, analiziranja in vzdrževanja podatkov, potrebnih za spremljanje učinkovitosti izvajanja programa,
- sodelovanje in sistemsko vključevanje mednarodnih in domačih raziskav v operativne rešitve,
- prožnost programa, ki bo omogočil neposreden odziv na nepredvidene prometno varnostne razmere,
- preglednost strategij, da bo mogoče slediti približevanju zastavljenim ciljem v vseh časovnih presekih,
- nadzor nad učinkovitostjo izvajanja posameznih in skupne strategije ter izdelavo obdobjnih ocen učinkovitosti,
- spremljanje učinkov izvajanja strokovno/znanstveno utemeljenih ukrepov,
- potrebno izobraževanje in usposabljanje za potrebe varnosti v cestnem prometu.

Ob upoštevanju značilnosti in kompleksnosti cestnega prometa in prometne varnosti, ki zahteva interdisciplinarno sistematično ukrepanje na eni strani ter nove finančne obremenitve, institucionalne spremembe in dopolnitve na drugi strani, se poleg varnosti cestnega prometa pojavlja tudi problem učinkovitega vodenja programa. Zato vizija deluje dvostopenjsko:

- vzpostaviti kar najboljšo organizacijsko strategijo za vodenje, nadzor in upravljanje nacionalnega programa ter
- opredeliti strategije za odpravo problemov varnosti cestnega prometa, združene po področjih delovanja.

Vizija nič pri vseh zvrsteh prometno varnostnih ukrepov sledi načelom, ki omogočajo učinkovitost in uresničljivost dolgoročnega cilja »Nič smrtnih žrtev na cestah v Sloveniji«.

Ta načela so:

- družbena podpora,
- uresničljivost,
- pravočasnost/ustreznost,
- usklajenost ravni opazovanja (mednarodno/nacionalno/lokalno),
- racionalnost/optimalnost/učinkovitost,
- preglednost/sledljivost/primerljivost,
- odgovornost,
- merljivost in druga načela.

Zavedati se je treba, da bo morala slovenska družba za doseganje načrtovane ravni varnosti cestnega prometa vložiti znatno več kakor doslej. Program potrebuje za uspešno izvedbo vso politično in družbeno podporo.

#### **4.10 Primer Švedske – Vizija nič**

Leta 1987 je Švedski parlament uradno sprejel vizijo, ki govori o oblikovanosti prometnega sistema na način, ki bi omogočil, da v prometu ne bi prihajalo do hudih in smrtnih poškodb. Vizija – imenovana »Vizija nič« – se na prvi pogled zdi iluzija, a po analizah prometnih nesreč s hudimi posledicami so ugotovili, da je vsako nesrečo mogoče preprečiti. Vprašanje je le s kakšnimi sredstvi, postopki in načini. Z Vizijo nič je Švedska prevzela program, ki temelji na predpostavki, da se nihče ne bi smrtno ponesrečil ali hudo ranil ter si ogrozil življenje v cestnem prometu. Program uporablja multidisciplinaren pristop, ki vključuje cestnoprometne strokovnjake, inženirje na področju kazenskega pregona, vozila, oblikovalce, medicinske specialiste, vzgojitelje, socialne znanstvenike, medije, vladne uradnike in druge. Poleg posebnih ukrepov, sprejetih v programu, so bile izvedene spremembe v načrtih cest, znižanja omejitev hitrosti in uporabe kamer za nadzor hitrosti. Program vključuje tudi obsežno analizo o podatkih cestne varnosti. Vizija zahteva od vsakogar, ki je neposredno ali posredno vpleten v prometni sistem, da razmisli in hkrati deluje na način, ki prispeva k prometni varnosti.

Na Švedskem so bili zelo uspešni pri zmanjšanju prometnih nesreč, katerih vzrok je bil alkohol. Glede na to, da imajo dovoljeno raven alkohola v krvi 0,02 je še vedno 25 % prometnih nesreč, katerih vzrok je alkohol. V tabeli so prikazane smrtne žrtve v prometnih nesrečah od leta 1987 do leta 2007.



Slika 12: Prikaz smrtnih žrtev na Švedskem med leti 1987–2007

LETO	ŠTEVILO SMRTNIH ŽRTEV
1987	787
1988	813
1989	904
1990	772
1991	745
1992	759
1993	632
1994	589
1995	572
1996	537
1997	541
1998	531
1999	580
2000	591
2001	554
2002	532
2003	529
2004	480
2005	440
2006	445
2007	471
2008	396

Vir: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/safety/targets/Performance/TS3-Sweden.pdf>

V dobrih dvajsetih letih so število smrtnih žrtev prepolovili in so na dobri poti k uresničitvi dolgoročnega cilja, Vizije nič. Na Švedskem imajo prirojen občutek za spoštovanje prometnih pravil in dejstva, da je promet nevaren. Dobra prometna varnost na Švedskem je med drugim povezana tudi z zelo urejenim javnim prevozom, ker lahko kamor koli prideš z vlakom ali avtobusom. Prometna kultura je na Švedskem izredno dobra, poleg tega pa je razumevanje nevarnosti na cesti v tej nordijski državi veliko bolj razvito. Vozniki na Švedskem namreč vozijo po pravilih, kar velja celo za severna območja države, kjer je poselitev redka in praktično ni možnosti, da bi jih na cesti ustavil policist. Voznike v tej nordijski državi skozi proces vzgoje učijo, da morajo postati odgovorni državljani. V zvezi s tem je več kot zgovorna tudi ugotovitev mednarodne raziskave Sartre iz leta 2004, v kateri je kar 80 odstotkov slovenskih voznikov potrdilo, da na policijski nadzor na cesti vedno opozorijo tudi druge voznike, medtem ko na Švedskem to stori le kakšnih pet odstotkov voznikov. Glavni argument švedskih anketirancev za takšno ravnanje je želja, da bi prehitre voznike ustavila policija in jih umirila s kaznovanjem, drugače bodo naslednjič lahko sami žrtve njihove prehitre vožnje. Opazno razliko med državama, ki kaže na različno razumevanje odgovornosti v prometu, pa predstavlja tudi odnos javnosti in medijev do

najhujših kršiteljev prometnih pravil. Medtem ko je na Švedskem takšen kršitelj deležen splošnega zgražanja, pri nas iz tega običajno naredijo senzacijo, še posebno, če gre za znano osebnost.

#### **4.11 Vizija nič v Sloveniji**

Dolgoročni cilj Vizije nič je skladen z vsebino Bele knjige iz leta 2001 in Evropskim akcijskim programom. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije je zato predlagal Vladi RS, da tudi v Sloveniji, ob sprejemu Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa Republike Slovenije za obdobje 2002–2005, sprejmejo tudi dolgoročno vizijo – Vizija nič, kar je vlada RS ob obravnavi NPVCP marca 2001 tudi potrdila. Od oblikovalcev prometnega sistema se pričakuje, da ga bodo sooblikovali in izgradili tako, da ne bo nihče umrl ali se hudo poškodoval, od prometno varnostnih subjektov pa, da bodo del odgovornosti, ki jo danes za varnost cestnega prometa nosijo udeleženci, prevzeli tudi upravljavci in vzdrževalci cestne infrastrukture (Ministrstvo za promet, DARS, DRSC), izobraževalni sistem (avtošole), ter nadzorno-represivni sistem (Policija, inšpektorati). Če je kdo smrtno ponesrečen ali hudo poškodovan v prometni nesreči, je nujno potrebno sprejeti ukrepe za preprečitev podobnih dogodkov. Vizija nič predstavlja temeljno filozofijo načrtovanja in upravljanja vseh vrst prometno-varnostnih procesov. Poudariti je potrebno aktualen in spreminjajoči se odnos med pričakovanji javnosti in Vizijo nič na eni strani ter veljavnimi pravili in aktivnostmi, ki jih upravljavci in vzdrževalci cest spoštujejo in izvajajo vsakodnevno na slovenskih cestah, na drugi strani.

## 5 NOVI NAČINI RAZMIŠLJANJA IN NOVE REŠITVE

Temelječ na konceptu Vizije nič je delo na področju prometne varnosti namenjeno preprečevanju hudih poškodb. Prej je bilo to delo osredotočeno predvsem na preprečevanje smrtnih žrtev in nesreč, ki so se kdaj zgodile. Sprememba v smeri pomeni tudi spremembe v načinu našega razmišljanja in zahteva nove rešitve:

- varnejše cestno okolje,
- varnejša vozila,
- varnejši transport,
- opozorilnike uporabe varnostnih pasov,
- preprečitev vžiga zaradi alkoholiziranosti,
- varnostne kamere ob cestah,
- uporabo čelad za kolesarje.

Če je glavni cilj zmanjšati število nesreč, potem so semaforji najboljša rešitev. Tam bo manj nesreč, vendar imajo tiste, ki se dogajajo pri semaforjih, za posledice hude poškodbe. Če pa je glavni cilj preprečevanje hudo poškodovanih, bi krožišča zagotavljala boljše rezultate. Prišlo bi do več nesreč, vendar z manj poškodbami.

Voznikova zaspanost in nekoncentracija pri vožnji sta dva najbolj tvegana faktorja pri povzročitvi prometne nesreče. Zato je potrebno na teh dveh področjih nujno ukrepati. Za odvratanje voznika od koncentracije grozita tako okolica kot notranjost vozila. Odvratanje pogleda s ceste je med vožnjo zelo tvegano. Veliko nesreč se zgodi prav zaradi nepozornosti in odvratanja pogleda s ceste. Prav to je bilo področje, na katerem so poskušali veliko storiti in rezultat tega so senzorji stanja voznika (DSS). Ti senzorji sledijo voznikovemu obrazu in ugotavljanju smeri voznikove pozornosti. S tehnologijo DSS postane voznik integriran del vozila. Voznikova pozornost je spremljana, da se lahko zagotovijo optimalne povratne informacije in opozorila o kritičnih situacijah. Na videz sistem DSS podpira kar nekaj novih varnostnih sistemov, ki pripomorejo k večji prometni varnosti.

### **Ključna področja nujnih aktivnosti**

Formalni vzroki prometnih nesreč so danes tisti, ki so pravno formalno opredeljeni v Zakonu o varnosti cestnega prometa. Dejstvo pa je, da imamo pri prometni nesreči kot nepričakovanemu dogodku, opraviti s številnimi vzroki in ne zgolj z enim samim. Številni vzroki, ki prispevajo svoj delež k nastanku prometne nesreče, pa niso vedno protipravne narave (spolzko vozišče, slaba kvaliteta pnevmatik ali npr. stopnja drsnosti suhe asfaltne površine ceste, ki so, kljub nizkim kvalitativnim vrednostim, še v mejah dovoljenih standardov itd.), zato se pri opredeljevanju vzrokov prometnih nesreč v praksi najpogosteje pojavlja le eden, in sicer tisti, ki je najbolj izrazit in pravno opredeljen. Dejavniki tveganja, ranljive skupine udeležencev in ukrepi na področju spreminjanja ravnanja udeležencev so:

- prometna vzgoja,
- hitrost,
- alkohol,
- varnostni pas,
- varnost pešcev,
- varnost mladih, starejših,
- varnost voznikov motornih dvokoles,
- uporaba mobilnih telefonov.

### **Prometna vzgoja**

Dolgoročno so prometna vzgoja, preventivni programi v šolah in vrtcih ter preventivne akcije, temelj varnejšega ravnanja udeležencev v cestnem prometu. Oblikovanje pozitivnih stališč do prometne varnosti nasploh in do posameznih ukrepov (uporaba varnostnega pasu, zavedanje tveganj zaradi prevelike hitrosti, zlorabe alkohola in drog) ter ustreznih navad in ravnanja, je moč doseči prav s prometno vzgojo in preventivnimi programi.

### **Hitrost**

Nepriлагоjena hitrost, kot vzrok prometnih nesreč, je evropski pojav, ki na lestvici vzrokov vodi že desetletja. Uporaba motornih vozil je večinoma potrebna zaradi zadovoljevanja različnih vrst ciljev (podjetniški, turistični), ki pa so v nasprotju s prometno-varnostnimi cilji (umiranje prometa, 85-odstotna hitrost, omejitve hitrosti prometa). Vzrok za 43 % prometnih nesreč z mrtvimi ter 35 % prometnih nesreč s telesno poškodovanimi je nepriлагоjena hitrost. Pri prometnih nesrečah, kjer se kot posledica pojavlja samo materialna škoda, pa se hitrost kot vzrok pojavlja v 22-ih odstotkih. Hitrost je najpomembnejši dejavnik nastanka prometnih nesreč in bistveno vpliva na njihovo težo. Delež mrtvih zaradi hitrosti je v Sloveniji večji kakor v drugih državah. S podrobnejšo analizo omenjenih vzrokov prometnih nesreč pridemo do ugotovitve, da je s hitrostjo povezanih približno 2/3 vseh prometnih nesreč. Najbolj jasno je negativno razmerje med hitrostjo in varnostjo. Večja kot je hitrost, manjša je varnost. Kot vozniki pričakujemo na cesti pretiran prihranek časa, če se vozimo malo hitreje. Z večjo hitrostjo bi teoretično lahko prihranili nekaj časa na poti.

### **Alkohol**

Alkoholne pijače so nepogrešljivi del slovenske kulturne dediščine in družabnega življenja, vendar se moramo zavedati tudi njihove temne plati. Vsaki tretji hujši nesreči botruje alkohol. Slovenija po potrošnji alkohola sodi v sam vrh Evrope. Škoda zaradi uživanja alkoholnih pijač v evropskih državah znaša 2–5 % bruto proizvoda. Na pretirano uživanje in zlorabo alkohola močno vpliva skoraj neomejena dostopnost vseh vrst alkoholnih pijač. Do njega brez večjih težav dostopajo prav vse starostne skupine – celo odraščajoči mladostniki in otroci. Veliko ljudi misli, da ima uživanje alkohola udeležencev v cestnem prometu kot posledico zapoznelo reagiranje oziroma reakcije. To je sicer res, vendar to še ni vse.

Zelo se zmanjšajo sposobnosti dojetanja in ocenitve v posameznih situacijah, saj lahko reagiramo samo na stvarih, ki jih vidimo, s pomočjo pa lahko vozimo tako, kot da smo sami na cesti. Že pri koncentraciji 0.5 g alkohola/kg telesne teže se pojavijo prvi blagi in praviloma nezaznavni simptomi vpliva alkohola. Za vse voznike velja, da morajo biti sposobni zaznavati prometne situacije. Vse zaznane informacije morajo pravilno dojeti in jih predelati ter na njihovi podlagi sprejeti ustrezne odločitve o potrebnem ukrepanju, s katerim se bodo optimalno prilagodili dejanski situaciji. To nam lahko uspe le, če smo trezni in primerno psihofizično pripravljene na vožnjo. Alkohol predvsem povzroča spremembe, kot so:

- poslabšanje sposobnosti zaznavanja,
- napačno ocenjevanje razdalje,
- zmanjšanje pazljivosti in podaljšanje reakcijskega časa,
- motnje pri ravnotežju,
- zoženje zornega kota itd.

Največji problem pri tem je, da se mnogi vozniki v alkoholiziranem stanju odločajo za vključevanje v promet, čeprav se zavedajo, da ogrožajo tako sebe kot tudi druge udeležence v cestnem prometu. Alkohol je prisoten pri pomembnem delu prometnih nesreč, praviloma v 10-ih do 15-ih odstotkih vseh prometnih nesreč. Alkohol se stalno pojavlja pri treh vzrokih, največkrat pri neprilagojeni hitrosti. Pogosto je prisoten tudi pri nepravilnih premikih z vozilom, vendar posledice večinoma niso telesne poškodbe oziroma smrt, ampak se jih večina konča z materialno škodo. Alkohol vpliva tudi na neustrezno stran in smer vožnje. Alkoholizirani vozniki, poleg že znanih primarnih vzrokov prometnih nesreč, bolj kot v prejšnjih letih ogrožajo druge udeležence v prometu z vožnjo na prekratki varnostni razdalji in z nepravilnim prehitevanjem; v nekaterih slovenskih regijah pa se med povzročitelji prometnih nesreč povečuje število alkoholiziranih pešcev.

Največ prometnih nesreč pod vplivom alkohola se zgodi v domačih okoljih, kjer voznik zmotno misli, da bo vožnjo zmogel, saj prometne in siceršnje razmere domnevno dobro pozna, in to večinoma čez vikend. V tabeli so prikazani ključni ukrepi, ki bi pripomogli k zmanjšanju števila alkoholiziranih voznikov.

### **Varnost pešcev**

Pešci so najbolj ogroženi udeleženci v cestnem prometu. Delež mrtvih je več kot dvakrat višji kot pri voznikih osebnih avtomobilov in kolesarjih. Najbolj ogrožena starostna skupina je nad 65 let. Večina nesreč, ki jih povzročijo starejši pešci s svojimi napakami, so posledica slabšanja psihofizičnih sposobnosti človeka, neustrezne barve oblačil ter neuporabe odsevnih izdelkov. Kljub temu, da se je v zadnjih desetih letih izboljšala varnost pešcev, še vedno sodijo med najbolj ogrožene skupine udeležencev. Nesreče pešcev so pogoste v naseljih, kjer ni uličnega sistema in varnih površin za pešce, na prehodih za pešce in v temnem delu dneva. Med poškodovanimi je še vedno veliko otrok, zato so nujno potrebne dodatne aktivnosti na področju varnosti pešcev. V vrtcih in šolah bi morali pripraviti

občutno več preventivnih programov, pešci pa bi morali več uporabljati odsevne predmete za boljšo opaznost ponoči.

### **Kolesarji**

Tako kot pešci tudi kolesarji sodijo med najbolj ogrožene skupine udeležencev v prometu. Med njimi so posebej izpostavljeni otroci in starejši nad 65 let. Ukrepi za večjo varnost kolesarjev povezujejo preventivno delo v šolah, preventivne akcije in nadzor s tehničnimi ukrepi za zagotavljanje ustreznih površin in prometnih ureditev.

### **Varnost starejših**

V cestnem prometu so pešci, kot najšibkejša skupina udeležencev, najbolj ogroženi zaradi lastnih napak ali napak drugih. Največ prometnih nesreč se zgodi na lokacijah, kjer ni varnih površin za pešce. Med najbolj ogroženimi pešci so starejši nad 65 let in otroci. Pri voznikih motornih vozil pa je temeljni problem ohranjanje vozniške kondicije, obnavljanje znanja (vsaj 4000 prevoženih kilometrov na leto), skrb za zdravje in vozniške zmožnosti. Skrb je naravnana na ohranjanje mobilnosti ob ustrezni varnosti za to starostno skupino in druge udeležence.

### **Varnost voznikov motornih dvokoles**

V zadnjih letih se je število uporabnikov motornih dvokoles povečalo. Pri tem imajo vedno večjo vlogo in bistveno prispevajo k varnosti v cestnem prometu. Vzroki prometnih nesreč z udeležbo voznika motornega kolesa so:

- 18 % zdrs z vozišča zaradi prevelike hitrosti voznika motornega kolesa,
- 16 % bočno trčenje v osebno vozilo zaradi izsiljevanja voznika osebnega avtomobila,
- 16 % trčenje v varnostno ograjo zaradi prevelike hitrosti voznika motornega kolesa,
- 13 % čelno trčenje v osebno vozilo zaradi nepravilne strani oz. smeri vožnje voznika osebnega avtomobila,
- 13 % čelno trčenje v osebno vozilo zaradi prevelike hitrosti voznika motornega kolesa in
- 71 % vseh prometnih nesreč se je zgodilo zaradi prevelike hitrosti voznika motornega kolesa. Veliko prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami se zgodi prav z motornimi kolesi, saj spadajo med ranljive udeležence v prometu. Uporaba zaščitnih čelad pri uporabnikih dvokolesnih motornih vozil zmanjšuje verjetnost smrtnih poškodb ali resnih poškodb glave vsaj za polovico. Uporaba zaščitnih čelad med vozniki motornih dvokoles predstavlja resen problem, bodisi zaradi ohlapnih predpisov, slabšega upoštevanja le-teh ali pa neučinkovitih kazni.

### **Mobilne naprave - prenosni mediji**

Krepko več kot milijon mobilnih telefonov v Sloveniji se je naselilo predvsem za krmila in volane. Uporaba mobilnega telefona za volanom odvrta pozornost od vožnje in je zato lahko zelo nevarna. Varno sodelovanje v

prometu je odvisno od zbranosti voznika, njegovega znanja in motivacije, da upošteva predpise ter je strpen in uvideven do drugih udeležencev v prometu. Voznik, ki telefonira, sicer zmanjša hitrost in poveča razdaljo do avtomobila pred seboj, a njegov reakcijski čas se zmanjša in slabše vzdržuje smer. Zmanjšan reakcijski čas in spregledani signali na cesti pa povečujejo možnost nesreče. Voznikovo pozornost motijo sporočila, ki jih dobiva po telefonu in samo upravljanje z njim. Predvsem so nevarna sporočila, ki popolnoma preusmerijo voznikovo pozornost s ceste na telefonski pogovor.

## 6 ZAKLJUČEK

Primarni cilj Vizije nič v Evropi in svetu je prizadevanje za zmanjšanje smrtnih žrtev in hudo poškodovanih v prometnih nesrečah. Osnovne stvari, ki vodijo do uresničitve Vizije nič, so zakonodaja in izvajanje zakonov, izobraževanje voznikov, vedenjske značilnosti udeležencev v prometu, cestna infrastruktura in vozni park. To so osnovna področja, ki jih je potrebno obravnavati do potankosti. Voznik oziroma človek predstavlja najpomembnejši faktor, ki vpliva na prometno varnost in dolgoročno vizijo nič. Več pozornosti je potrebno nameniti prav vozniku in njegovim sposobnostim.

Človek, ki se pojavlja v cestnem prometu, pa lahko pomembno vpliva tako na vedenje uporabnikov cest kot tudi na področju cestne infrastrukture, kjer je potrebno v prihodnosti še marsikaj postoriti, saj je znano, koliko smo obnavljali ceste v Sloveniji v zadnjih nekaj letih zunaj avtocestnega programa. Znano pa je tudi, koliko novih cest smo naredili. Pravzaprav nič. Ceste so marsikje izrabljene in celo dotrajane, na njih pa vozi znatno več osebnih avtomobilov kot takrat, ko so bile zgrajene. Vemo, da cestna infrastruktura pripomore k varnejšemu odvijanju cestnega prometa. Izboljšave cestne infrastrukture lahko bistveno vplivajo na pogostnost in resnost nesreč v cestnem prometu. Tudi obcestne površine (bočne ograje, bankine ob cestiščih), ki zmanjšujejo verjetnost smrtnih izidov prometnih nesreč, bi morale prispevati k večji varnosti v cestnem prometu.

Izboljšave cest vsekakor rešujejo življenja. Pomembno je izpostaviti najbolj izpostavljene in najmanj zaščitene udeležence v cestnem prometu – pešce – ob morebitnih trkih z avtomobili. Avtomobilska industrija že nekaj časa razvija različne sisteme, ki bi bolje zaščitili pešce ali vsaj ublažili posledice trkov. Avtomobilska industrija v zadnjem času namenja veliko pozornosti prav varnosti. Zaostrili so tudi tako imenovan EURONCAP test, saj je bila že večina novih avtomobilov ocenjena z maksimalnim številom podeljenih zvezdic. Vizija nič obvezuje državne organe in organizacije, organe lokalnih skupnosti, strokovne institucije, organizacije civilne družbe in posameznike, da vse svoje odločitve in ravnanja usmerijo k njeni odločitvi. Vsak državljan Slovenije lahko kot udeleženec v cestnem prometu, kot član družine, društva,

kot delavec ali najbolj odgovoren nosilec nalog v podjetju, v organih lokalne skupnosti ali države, prispeva k večji varnosti v cestnem prometu. Nujno je treba povečati občutek za soodgovornost prav vseh. Ustvariti je potrebno pogoje za varnost v prometu in preprečiti čim več prometnih nesreč in doseči »Vizijo nič«.

Avtomobilska varnost je dosegla višji standard a je tudi v prihodnosti potrebno razvijati in iskati rešitve, ki bi pripomogle k doseganju cilja Vizije nič. Zelo pomembna veja zagotavljanja prometne varnosti je prometna vzgoja. S prometno vzgojo bi morali začeti že v vrtcu in nato nadaljevati v šolah in praktično skozi celotno življenje. Nekaj več bi bilo potrebno potem postoriti v avtošolah, saj delo v avtošolah pomembno vpliva na prometno kulturo. Enkrat mesečno oziroma ob vikendih ali večjih prireditvah bi morali organizirati več akcij v povezavi z alkoholom v cestnem prometu (npr. Taksi zastoj, »Pridem z busom«). Tako bi nudili brezplačen prevoz ljudem, ki niso sposobni za vožnjo oziroma tistim, ki predstavljajo nevarnost pri vožnji pod vplivom alkohola. Avtobusi bi lahko vozili čez vikende tudi ponoči.

Mladi, ki so bili kaznovani in finančno nesposobni plačati kazni, bi morali opraviti določene ure v različnih centrih (npr. Zavod Soča). Omenjene akcije bi morale biti pogostejše v decembrskem času in seveda v poletnih mesecih, ker je opazno, da je takrat alkohol bolj prisoten pri voznikih in udeležencih v cestnem prometu. Kar se tiče nadzora na slovenskih cestah, pa je tudi jasno, da slovenska policija ni dovolj prisotna na cestah oziroma ni dovolj učinkovita. Da bi zlorabe bile nemogoče, bi morala biti policija na cestah bolj opazna in se pri izrekanju kazni ne bi smelo upoštevati raznih poznanstev in drugih vez, ki kazen omilijo ali pa do le-te sploh ne pride. Potrebno je izumiti sistem, ki bi kršitelja takoj vnesel v evidenco, iz katere ga več ne bi bilo možno izbrisati. Tako bi bil izrek kazni takojšen in bi udaril kršitelja po žepu na kraju dogodka, saj bi le tako bila kazen učinkovita. Sodstvo pa do zdaj ni odigralo svoje vloge, saj je le polovica kazni izterjanih, prekrškarji s cest pa so ostali tudi nekaznovani. Višina kazni pa je vprašanje pravičnosti. Za uspeh in doseg Vizije nič je pomembno, da si odgovornost delijo vsi: države članice EU, regionalni in lokalni organi, industrija, prevozniki in zasebni uporabniki. Skupaj, z združenimi močmi, bomo dosegli cilj Vizije nič.



## 7 VIRI IN LITERATURA

1. Bela Knjiga Evropska prometna politika za 2010: *Čas za odločitev*, Bruselj, 2001.
2. Cigole, D. *Promet in okolje*. Ljubljana: Svet za varstvo okolja Republike Slovenije, 2002.
3. Energy and Environment in the European Union, European Environment Agency.
4. [http://www.mnz.gov.si/si/teme\\_in\\_programi/ukrepi\\_za\\_izboljsanje\\_prometne\\_varnosti/](http://www.mnz.gov.si/si/teme_in_programi/ukrepi_za_izboljsanje_prometne_varnosti/), maj 2010.
5. <http://www.motorevija.si>, april 2010.
6. [http://www.mzp.gov.si/si/varnost\\_v\\_cestnem\\_prometu/](http://www.mzp.gov.si/si/varnost_v_cestnem_prometu/), april 2010.
7. <http://www.sei.se/visionzero>, maj 2010.
8. <http://www.zares.si/cestno-prometna-varnost-in-slovenci/>, –april 2010.
9. Kolenc, J. *Infrastruktura cestnega prometa*. Portorož: FPP, 1999.
10. Ministrstvo za okolje in prostor, Agencija Republike Slovenije za okolje. *Emisije škodljivih snovi na državnih cestah: Inštitut za energetiko energis*.
11. Ministrstvo za okolje in prostor, *Evidence emisij škodljivih snovi*, Agencija Republike Slovenije za okolje.
12. Mrak, M. Strategija Republike Slovenije za vključitev v EU: ekonomski in socialni del.
13. Nunič, N. *Nacionalni program in perspektive varnosti cestnega prometa v RS*, zbornik referatov, Gornja Radgona, 2008.
14. Promet. Direkcija Republike Slovenije za ceste (DRSC).
15. *Varnost v cestnem prometu, zbornik referatov*, Gornja Radgona, 2008.
16. Slemenšek, L. *Analiza prometne varnosti voznikov motornih koles*, Diplomsko delo, 2009. Fakulteta za gradbeništvo.
17. Statistični urad Republike Slovenije (SURS).
18. Tollazzi, T. *Varnost v cestnem prometu*. Gradiva, 2004.
19. Vision Zero on the move, 2009.

20. Vujanovič, S. *Vpliv alkohola na varnost v cestnem prometu. Diplomsko delo.* Kranj: B&B, 2007.
21. Zakon o prevozih v cestnem prometu, Uradni list RS, št. 131/06.
22. Zakon o varnosti cestnega prometa, Uradni list RS 2009.
23. Zakon o varnosti cestnega prometa, Uradni list RS 2008.
24. Zapiski predavanj iz predmeta: *Tehnologija cestnega prometa.*
25. Žlender, B. *Hitrost in varnost prometa.* Ljubljana: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS, 2002.