



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Cestni promet

**VPLIV HITROSTI NA VARNOST V
CESTNEM PROMETU NA OBMOČJU PU
KRANJ**

Mentor: Ljubo Zajc, univ. dipl. prav.
Lektorica: Ana Peklenik, prof. slov.

Kandidatka: Marjetka Verner

Kranj, oktober 2014

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju g. Ljubu Zajcu, univ. dipl. prav., za pomoč in nasvete pri pisanju diplomske naloge.

Zahvaljujem se tudi lektorici Ani Peklenik, prof. slov., ki je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledala.

Posebna zahvala gre mojim bližnjim, ki so me bodrili pri delu.

IZJAVA

»Študentka Marjetka Verner izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom g. Ljuba Zajca.«

»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 diplomski nalogi je predstavljena analiza vpliva neprilagojene hitrosti na število mrtvih, hudo in lahko telesno poškodovanih na območju Policijske uprave Kranj. Analiza je osrednji in glavni del diplomske naloge, ki nam poda odgovor na vprašanje, ali se stanje prometne varnosti izboljšuje ali poslabšuje. Obdelana je analiza prometnih nesreč in njenih posledic za obdobje šestih let, od leta 2008 do 2013. Neprilagojena hitrost je najpogostejši dejavnik za nastanek prometnih nesreč, ki imajo najhujše posledice. Predstavljeni so kritični odseki cest na opazovanem območju, kar nam poda odgovor na vprašanje, katere ceste so najnevarnejše in na katerih pride do najhujših posledic: največ mrtvih in telesno poškodovanih udeležencev prometnih nesreč.

Na začetku diplomske naloge je predstavljen teoretični del, ki se nanaša na neprilagojeno hitrost, proti koncu pa so predstavljene preventivne in represivne naloge policije, ki imajo pomembno vlogo pri izboljšanju varnosti cestnega prometa. Na koncu dela so opisani predlogi za izboljšanje stanja prometne varnosti, zmanjšanje neprilagojene hitrosti in posledično tudi najhujših posledic.

Namen moje diplomske naloge je predstavitev analize stanja prometne varnosti na območju PU Kranj in ozaveščanje udeležencev cestnega prometa za varnejšo in strpnejšo udeležbo v cestnem prometu.

KLJUČNE BESEDE

- neprilagojena hitrost
- varnost cestnega prometa
- prometna kultura
- vpliv hitrosti na varnost v cestnem prometu
- statistična obdelava
- Policijska uprava Kranj

ABSTRACT

This thesis presents an analysis of the impact of unadjusted speed on the number of deaths, serious injuries and minor injuries in the area of Police Directorate Kranj. The analysis is the central and main part of the thesis, which gives us an answer if state of traffic safety is improving or deteriorating. Analysis of traffic accidents and their consequences was conducted of a period of six years from 2008 to 2013. Unadjusted speed is the most common factor in the occurrence of traffic accidents that result in the most serious consequences. The critical sections of roads in the observation area are presented, which gives us an answer which roads are the most dangerous and which lead up to the dead and injured participants of traffic accidents.

At the beginning of the thesis is presented the general part, which refers to unadjusted speed. Towards the end of the thesis are presented preventive and repressive functions of the police, which play an important role in the improvement of road traffic safety. At the end of the thesis I presented proposals for improvement of traffic safety and suggestions for reduction of unadjusted speeds and consequently the worst consequences.

The aim of my thesis is to present an analysis of traffic safety in the area of Police Directorate Kranj and raising awareness of traffic participants towards a safer and more tolerant participation in road traffic.

KEYWORDS

- unadjusted speed
- road traffic safety
- traffic culture
- the impact of speed on road safety
- statistical analysis
- Police directorate Kranj

KAZALO

1	Uvod	1
1.1	Cilji naloge	2
1.2	Metode dela	2
2	Splošno o hitrosti.....	3
2.1	Varnost cestnega prometa kot prvina nacionalne varnosti.....	4
2.2	Optimalna hitrost	5
2.3	Hitrost in omejitve.....	6
2.3.1	Omejitev glede na vrsto prometne površine	6
2.3.2	Omejitev glede na vozilo	7
2.4	Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022.....	9
3	Vpliv hitrosti na varnost v cestnem prometu	12
3.1	Tunelski vid pri hitrosti vožnje.....	12
3.2	Ostrina vida na prehodih tema/svetloba	13
3.3	Reakcijska in zavorna pot ter pot ustavljanja.....	14
4	Statistična obdelava podatkov o hitrosti kot vzroku prometnih nesreč na območju PU Kranj v obdobju med 2008 in 2012.....	16
4.1	Število vseh prometnih nesreč na PU Kranj	17
4.2	Posledice vseh prometnih nesreč na PU kranj	18
4.3	Prometne nesreče po kategorijah ceste	19
4.3.1	Število mrtvih v prometnih nesrečah po kategoriji ceste	21
4.3.2	Prometne nesreče s hudo telesno poškodbo po kategoriji cest	22
4.3.3	Prometne nesreče z lahкими telesnimi poškodbami po kategoriji ceste	23
4.4	Število prometnih nesreč in posledic zaradi neprilagojene hitrosti na PU Kranj	25
4.5	Število prometnih nesreč in posledic zaradi neprilagojene hitrosti na PU Kranj v letu 2013.....	28
5	Vpliv policije na hitrost v cestnem prometu.....	30
5.1	Preventivni in represivni ukrepi policije.....	30
5.2	Naprave za merjenje hitrosti v cestnem prometu.....	36
6	Možni ukrepi za izboljšanje stanja	40
7	Zaključek.....	43
	Literatura.....	45

KAZALO TABEL

Tabela 1: Hitrost vožnje v primerjavi s padcem z višine	14
Tabela 2: Pot ustavljanja na suhi cesti.....	15
Tabela 3: Pot ustavljanja na mokri cesti	15
Tabela 4: Prometne nesreče in posledice na območju policijske uprave Kranj od leta 2008 do 2012	17
Tabela 5: Posledice prometnih nesreč na območju policijske uprave Kranj od leta 2008 do 2012	18
Tabela 6: Posledice prometnih nesreč od leta 2008 do 2012 glede na različne vzroke na PU Kranj	25
Tabela 7: Prometne nesreče in posledice zaradi neprilagojene hitrosti na območju policijske uprave Kranj od leta 2008 do 2012	26
Tabela 8: Razmerje med številom mrtvih v prometnih nesrečah zaradi neprilagojene hitrosti in številom vseh mrtvih na območju policijske uprave Kranj v obdobju 2008–2012	27
Tabela 9: Posledice prometnih nesreč leta 2013 glede na različne vzroke na PU Kranj	28
Tabela 10: Razmerje med številom mrtvih v prometnih nesrečah zaradi neprilagojene hitrosti in številom vseh mrtvih na območju Policijske uprave Kranj leta 2013	29
Tabela 11: Predpisane globe za prekoračene hitrosti v območjih za pešce, območjih umirjenega prometa ali v območjih omejene hitrosti	33
Tabela 12: Predpisane globe za prekoračene hitrosti na cestah v naselju.....	33
Tabela 13: Predpisane globe za prekoračene hitrosti na cestah izven naselja	34
Tabela 14: Predpisane globe za prekoračene hitrosti na avtocestah in hitrih cestah	34
Tabela 15: Predpisane globe neprilagojenih hitrosti voznikov, ki ne potrebujejo veljavnega vozniškega dovoljenja, in voznikov motornih vozil	36

KAZALO SLIK

Slika 1: Omejitev hitrosti glede na prometno površino in glede na vozilo	9
Slika 2: Graf števila mrtvih med leti 2000 in 2011 zaradi neprilagojene hitrosti	10
Slika 3: Slika grafa števila mrtvih v prometnih nesrečah od leta 2001 do 2011 zaradi neprilagojene hitrosti, z eksponentnim trendom do leta 2022.....	11
Slika 4: Učinek tunelskega vida glede na hitrost vožnje.....	13
Slika 5: Pot ustavljanja	14
Slika 6: Območje Policijske uprave Kranj	16
Slika 7: Stopnja nevarnosti na avtocesti in hitri cesti.....	20
Slika 8: Stopnja nevarnosti na glavnih cestah.....	20
Slika 9: Stopnja nevarnosti na regionalnih cestah	21

KAZALO GRAFOV

Graf 1: Število vseh prometnih nesreč od leta 2008 do leta 2012	18
Graf 2: Posledice prometnih nesreč med leti 2008 in 2012.....	19
Graf 3: Število mrtvih po kategorijah ceste od leta 2008 do 2012	22
Graf 4: Prometne nesreče s hudo telesno poškodbo po kategoriji cest.....	23
Graf 5: Prometne nesreče s telesnimi poškodbami po kategoriji.....	24
Graf 6: Delež mrtvih v prometnih nesrečah zaradi neprilagojene hitrosti med leti 2008 in 2012.....	27
Graf 7: Delež mrtvih v prometnih nesrečah zaradi neprilagojene hitrosti med leti 2008 in 2013.....	29

KRATICE IN AKRONIMI

PU	Policijska uprava
EuroRAP	European Road Assessment Programme
RS	Republika Slovenija
NP VCP	Nacionalni program varnosti cestnega prometa
ZPrCP	Zakon o pravilih cestnega prometa

1 UVOD

Cestni promet je eden od prometnih sistemov, s katerim se ljudje srečujemo vsakodnevno. Zaradi vedno gostejšega prometa je postalo nujno ta sistem urediti in uvesti red. Posledice prometnih nesreč, ki nastanejo zaradi hitrosti iz različnih vzrokov, so lahko zelo hude, če ne ravno smrt, pa nastanejo lažje ali težje poškodbe, ki zahtevajo dolgotrajno okrevanje udeležencev. Ker je eden od pglavitnih vzrokov za nastanek tovrstnih nesreč hitrost, se bomo v tej diplomski nalogi osredotočili nanjo, opravili analizo stanja in posledic prometne varnosti na PU Kranj in poiskali načine za izboljšanje stanja.

V pomoč metodam za izboljšanje stanja so vsekakor evropski in nacionalni programi za izboljšanje stanja prometne varnosti. Ti vsebujejo analizo preteklih let s standardom predvidevanja v prihodnosti in načini za doseganje navedenih rezultatov.

Prekoračeno in neprilagojeno hitrost se v današnji družbi še kako preveč tolerira. Nemalokrat so ljudje, ki se striktno držijo omejitev, tarča posmeha ljudi, ki jim je tako obnašanje na cesti ne samo nesprejemljivo, ampak celo nenormalno in bedasto. Taki ljudje se ne zavedajo, da na cesti niso sami, ampak da je spekter uporabnikov cest zelo širok, od otrok in starejših do ne nazadnje živali, ki prečkajo ceste. Za takega egoista in nestrpneža bo vedno kriv tisti drugi udeleženec. Pomembno za vsakega uporabnika cest je, da se obnaša odgovorno do sebe in drugih in da zna predvideti, da je za ovinkom lahko otrok ali starejša oseba, ki je hitrost prečkanja vozišča prilagodila svojim sposobnostim. Ceste so prepolne objestnih, nestrpnih voznikov, ki svoje dojemanje prometne (ne)kulture širijo med svojimi privrženci, kar je potrebno ustaviti in otroke takih ljudi preusmeriti v prave tirnice.

Pomembno vlogo pri izboljšanju stanja prometne varnosti igra vsekakor boljša prometna kultura. Sestavljajo jo vozniške izkušnje in vozniška kultura. Izkušnje pridobimo s samo udeležbo v cestnem prometu, kulture pa se naučimo. Za to skrbijo razne organizacije, ki izobražujejo in usposablajo voznike ter jih ozaveščajo o nevarnostih, ki na nas pretijo na cestah. Pomembno je, da se prometna kultura izoblikuje že v vrtcih, ne sme pa se pozabiti na starejše udeležence cestnega prometa in t. i. osvežitvene tečaje. Za številne voznike je čas, ki ga preživijo na cesti, brez vrednosti, zato ga zapolnijo z raznimi dejavnostmi: od ličenja, telefoniranja do ukvarjanja z otroki in hranjenja. Takšna dejanja odvrnejo pozornost od vožnje in posledično med drugim privedejo tudi do večjih hitrosti.

Skrb za varnost je vsekakor tudi na strani policije, ki preventivno in represivno skrbi za stanje prometne varnosti. Policija skrbi za razne preventivne aktivnosti v šolah in drugje. Seveda pa ima za udeležence cestnega prometa tudi mračnejšo plat, in sicer represivno delovanje. Ker nekaterim voznikom ne zaleže vso to široko

preventivno delovanje policije in imajo nizko prometno kulturo, je nujno represivno delovanje. Policija lahko prekršek, prekoračeno hitrost, dokaže samo z napravami za merjenje hitrosti, zato se bomo osredotočili na naprave, ki jih v ta namen uporabljajo policisti PU Kranj. Prav tako bomo na kratko predstavili represivni del in s tem povezan Zakon o pravilih cestnega prometa ter člene tega zakona, povezane s hitrostjo. Ker ima policija pomembno vlogo pri kontroli cestnega prometa in moč pri iskanju t. i. storilcev deviantnih ravnanj, povezanih z neprilagojeno ali prekoračeno hitrostjo, bomo opisali nekaj možnih ukrepov za izboljšanje stanja na opazovanem območju.

Osrednja tema diplomske naloge je prekoračena in neprilagojena hitrost v cestnem prometu. Hitra vožnja je predstavljena kot najbolj negativno nasprotje varni udeležbi v prometu. Z analizo v diplomski nalogi so dokazana dejstva, da je neprilagojena hitrost najpogostejši razlog za prometne nesreče, ki imajo za posledico najhujše telesne poškodbe ali celo smrt.

1.1 CILJI NALOGE

Cilj diplomske naloge je prikazati problematiko enega izmed najpogostejših vzrokov prometnih nesreč, hitrosti. Prikazali bomo statistične podatke in analize prometnih nesreč na območju PU Kranj med leti 2008 in 2013. Navedli bomo več rešitev, kako zmanjšati število prometnih nesreč na Gorenjskem. Policisti in druge inštitucije imajo pomembno vlogo pri varnosti cestnega prometa, zato bi z ustreznimi kontrolami prometa, preventivnimi akcijami in sodelovanjem z drugimi organi pomagali k izboljšanju stanja varnosti cestnega prometa in posledično tudi k zmanjšanju mrtvih in hudo telesno poškodovanih v prometnih nesrečah.

Predvideni rezultati naloge bodo okvirno načrtane smeri izvedbe boljše kakovosti glede varnosti cestnega prometa na območju PU Kranj. V zadnjih štirih letih se stanje varnosti cestnega prometa izboljšuje, vendar je vsako življenje, ki ga izgubimo na naših cestah, dragoceno, zato so potrebne izboljšave.

1.2 METODE DELA

Zaradi specifičnosti tematike bomo uporabili metodo deskripcije ali opisovanja, metodo kompilacije ali povzemanja ter metodo analiziranja.

Metoda deskripcije ali opisovanja je uporabljena pri opisovanju merilnikov hitrosti pri opisovanju vplivov hitrosti na varnost v cestnem prometu ipd.

Metoda kompilacije ali povzemanja je uporabljena pri navajanju različnih definicij.

Metoda analiziranja je uporabljena pri prebiranju literature s področja, v katero spada diplomska naloga. To metodo smo uporabili v poglavju 4, kjer smo opravili statistično obdelavo podatkov o hitrosti med leti 2008 in 2013 na območju Policijske uprave Kranj. Podatki, ki smo jih analizirali, so zaradi preglednosti predstavljeni v obliki grafov in tabel.

2 SPLOŠNO O HITROSTI

Kot so ugotovili Supe, Sušanj in Žlender (2002), se je s problemom hitrosti v cestnem prometu človek srečal že ob pojavu avtomobila. Ti so se razvili iz počasnega kupa železa v hitra in elegantna vozila, ki se razvijajo v vedno varnejše sisteme. Že od nekdaj so se ljudje zavedali nevarnosti, ki jo prinašajo vedno hitrejša vozila, zato so začeli izvajati preventivne in vzgojne dejavnosti, ki so z nasveti, opozorili in ukrepi prispevale k večji varnosti. Vozila, ki jih poznamo danes, dosegajo bistveno višje hitrosti od najvišje dovoljene in kljub njihovi varnosti povzročajo hude posledice: smrtne žrtve na naših cestah.

Nekatere ljudi ob visokih hitrostih in ob tveganjih, do katerih privedejo, spremlja prijeten občutek, ki mu pravimo adrenalin. Dokler se taki ljudje s hitrostjo sproščajo na temu namenjenih in primerno urejenih stezah, ni nobene težave. S težavo se srečamo, ko iz različnih vzrokov svojo objestnost in sproščanje adrenalina izvajajo na cestah, kjer brezbržno ogrožajo sebe in druge udeležence cestnega prometa. Zato imajo pglavitno vlogo izobraževalne institucije, ki ozaveščajo in izobražujejo ljudi o nevarnostih, med drugim tudi o nevarnostih hitrosti na cestah.

Pomembno vlogo pri varnosti cestnega prometa igra tudi vlada RS, ki uvede zakone in predpise za večjo varnost v cestnem prometu, in ne nazadnje državni organi, ki preventivno in represivno skrbijo za večjo varnost.

Pogosto se nam postavlja vprašanje, zakaj sploh povprečen voznik vozi prehitro? Odgovor so podali Supe idr. (2002): ker se nam zdi čas, ki ga preživimo v vozilu, nekoristen in ga tako podzavestno skrajšujemo, med vožnjo počnemo razne stvari, ki zmanjšujejo pozornost (pisanje SMS-sporočil, hranjenje, ličenje, ukvarjanje z otroki ipd.). Prav tako pa pozitivne izkušnje prevladajo nad negativnimi. Hitrost je odvisna tudi od spola, starosti, karakterja, temperamenta, tehničnih lastnosti vozila, tehničnih in drugih karakteristik cest, vremenskih razmer, kaznovalnega prava in aktivnosti policije.

2.1 VARNOST CESTNEGA PROMETA KOT PRVINA NACIONALNE VARNOSTI

Zajc (2010, str. 569–570) v svojem članku Varnost cestnega prometa kot sistemska prvina predstavlja več definicij različnih avtorjev ter s tem opiše varnost, ki je zelo širok pojem. *»Pojem varnost pri različnih avtorjih ni enotno opredeljen, razumljen in uporabljen. Vendar pa so različni strokovnjaki in avtorji opredelili pojem varnosti kot poimenovanje različnih vrst stanj in delovanj.«*

Wolfers je med prvimi opredelil pojem varnosti kot: *»... objektivno stanje odsotnosti groženj pridobljenim vrednotam ter kot subjektivno odsotnost strahu, da bodo posameznikove vrednote napadane.«*

Po Grizoldu je varnost opredeljena kot: *»stanje, v katerem je zagotovljen uravnotežen fizični, duhovni, duševni in gmotni obstoj posameznika in družbene skupnosti v razmerju do drugih posameznikov, družbenih skupnosti in narave.«*

Mitar pa glede opredelitve pojma varnosti poleg ostalih domačih in tujih avtorjev opozarja na njegovo nerazvitost in nedorečenost ter opozori na pomanjkanje soglasja o njegovi operacionalni definiciji, ki bi omogočalo preverjanje teorij in akumulacijo spoznanj.

Nacionalno varnost Grizold splošno opredeli kot: *»... varnost državnega naroda oziroma nacije. Njena vsebina zajema varnost državnega ozemlja, ki vključuje zračni prostor in ozemeljske vode, varnost življenja ljudi in njihove lastnine, ohranitev in vzdrževanje nacionalne suverenosti ter uresničevanje temeljnih funkcij družbe, kot so socialne, gospodarske, družbenopolitične, kulturne ipd. Poleg tega avtor opozori, da ima vsak nacionalno varnostni sistem sodobne družbe tri temeljne prvine, in sicer kot prvo navaja varnostno politiko, ki je sestavljena iz zunanje obrambne, gospodarske, socialne, ekološke, zdravstvene, energetske, izobraževalne in kulturne politike. V drugo in tretjo prvino pa po njegovem sodita še varnostna struktura in varnostno samoorganiziranje družbe.«*

Varnostno politiko Grizold opredeli kot: *»... dejavnost države za vnaprejšnjo pripravo pred viri ogrožanja v naravi, družbi in med družbami. Med politikami, ki sestavljajo varnostno politiko, pa pri njem ne najdemo prometne politike. Tudi definicije pojma prometne politike so različne in brez enotnega razumevanja.«* Kot opredeljuje Slack (2009) je *»prometna politika, kot sistem principov in ukrepov, ki so razviti za doseganje pericialnih ciljev, povezanih s socialo, ekonomijo, okoljem in transportnim sistemom. Slovenska prometna politika pa se pri vseh štirih prometnih podsistemih (cestni, železniški, zračni in vodni promet) ukvarja z mobilnostjo, varnostjo, ekologijo ter gospodarskimi aspekti prometa.«*

Med prvimi in najpogosteje uporabljenimi definicijami varnosti prometa ne smemo mimo Šeparovičeve definicije, ki pojasnjuje, da je pojem varnosti prometa možno razumeti kot:

- *»določeno stanje prometa (varno, nevarno, stopnja varnosti),*
- *kot predmet družbene in individualne dejavnosti s težnjo po večji stopnji varnosti ter*
- *kot predmet znanstvenega raziskovanja.«*

Tudi pri pojmu varnost prometa obstaja neenotnost in pomanjkanje soglasja o enotni definiciji, kar je razumljivo, saj ga različni avtorji različno definirajo.

Da varnost predstavlja eno izmed ključnih sestavin politike, dokazuje tudi sprejeta Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa ter njeni trije konkretni izvedbeni načrti, ki jih je sprejela Vlada Republike Slovenije.

Tako Grizold razlaga, da je varnostna struktura namenjena zagotavljanju varnosti na ravni celotne družbe in da je specifična za vsako državo. Večini držav pa sta skupni dve prvini tega sistema, in sicer obrambna ter notranjevarnostna. Naloge notranjevarnostne prvine so: zagotavljanje zakonitosti in reda, informacijsko-komunikacijska dejavnost in zaščite celotne družbene infrastrukture. Varnost cestnega prometa sodi v notranjevarnostno prvino, kjer policija, sodstvo, občinska redarstva in različne inšpekcije s svojo dejavnostjo zagotavljajo ohranitev zakonitosti in reda na področju cestnega prometa ter nudijo potrebno zaščito njegovi prometni infrastrukturi.

2.2 OPTIMALNA HITROST

Kot navajajo Supe idr. (2002), se pri varnosti v cestnem prometu najpogosteje srečamo z velikimi nasprotji. Na eni strani je tu nasprotje med mobilnostjo in hitrostjo prevoza ter nasprotje med varnostjo prometa in negativnimi posledicami, ki jih prinaša v okolje. Najbolj delikatno nasprotje je nasprotje med hitrostjo in varnostjo. Večja kot je hitrost, manjša je varnost. Zato je med hitrostjo in varnostjo treba poiskati nekakšno srednjo, najoptimalnejšo rešitev. Če se osredotočimo samo na varnost, bi bila najbolj idealna hitrost nič, kar pa ni sprejemljivo. Če pa se osredotočimo samo na hitrost, vemo, da bi bili pri visoki hitrosti izpostavljeni velikim tveganjem, povezanim z varnostjo, ki bi se z dvigovanjem hitrosti nižala.

Avtorji Supe idr. (2002) navajajo, da je treba pri optimalni hitrosti upoštevati:

- *»Varnost oziroma število nesreč in njihovih posledic glede na hitrost vožnje,*
- *ekološke posledice motornega prometa,*
- *posege v prostor, ki jih zahteva načrtovanje in urejanje prometnic,*
- *stroške prevoza.«*

Supe idr. (2002) so postavili definicijo optimalne hitrosti, in sicer: »*Optimalna hitrost prometa je tako lahko le tista, pri kateri so v najboljšem razmerju povezani najmanjši stroški prevoza in zahteve varnosti ter družbeno sprejemljiva degradacija okolja.*«

2.3 HITROST IN OMEJITVE

Kot je navedeno v Zakonu o pravilih cestnega prometa (2013, 45. člen), moramo vozniki »*hitrost in način vožnje prilagoditi poteku, tehničnim in drugim lastnostim ceste, stanju vozišča, preglednosti, vidljivosti, prometnim in vremenskim razmeram, stanju vozila in tovora ter svojim voznikiškim sposobnostim, tako da ves čas vožnje obvladujemo vozilo oziroma da ga lahko ustavimo pred oviro, ki jo, glede na okoliščine, lahko pričakujemo.*«

Prav tako pa po istem členu Zakona o pravilih cestnega prometa (2013) vozniki ne smemo voziti tako počasi, da bi ovirali druge udeležence cestnega prometa. Kadar se za vozilom, ki vozi s hitrostjo, nižjo od omejene, nabere kolona vozil in ga ni mogoče varno prehiteti, mora tak voznik ustaviti na prvem primernem kraju in zapeljati toliko izven vozišča, da ga lahko kolona vozil varno prehiteli ali pelje mimo.

Omenjeni člen in zakon določata pravila tudi, ko je naša hitrost za več kot 50 % nižja od največje dovoljene hitrosti, takrat je treba vklopiti vse štiri smernike. Ko se za nami nabere kolona vozil, ki nas ne more varno prehiteti, moramo zapeljati izven vozišča na prvem primernem kraju in pustiti kolono vozil mimo.

Da bi promet potekal varno, so se glede hitrosti izoblikovale določene omejitve. Omejitve so prispevale k najoptimalnejšim hitrostim glede na različne potrebe po varnosti v cestnem prometu.

V Zakonu o pravilih cestnega prometa (2013, 46. člen), je hitrost prometa omejena na dva različna načina:

- omejitev hitrosti glede na vrsto prometne površine,
- omejitev hitrosti glede na vozilo.

2.3.1 Omejitev glede na vrsto prometne površine

Kot je zapisano v Zakonu o pravilih cestnega prometa (2013, 46. člen), glede na vrsto prometne površine poznamo omejitve hitrosti, ki so s prometnim znakom ali splošnim pravilom omejene na določeno hitrost. Dovoljene hitrosti na javnih cestah v Sloveniji so:

- 130 km/h na avtocestah,
- 110 km/h na cestah, rezerviranih za motorna vozila,
- 90 km/h na vseh ostalih cestah izven naselja,

- 50 km/h na cestah v naselju,
- 30 km/h na območjih omejene hitrosti,
- 10 km/h v območjih umirjenega prometa in v območjih za pešce.

2.3.2 Omejitev glede na vozilo













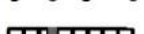




Omejitve glede na vozilo so najpogosteje zanemarjene, saj vozniki premalo pozornosti posvečamo izključno tej vrsti omejitve. Ne glede na zgoraj opisane omejitve, ki so s prometnim znakom ali splošnim pravilom omejene na javni cesti, je zelo pomembna posebna kategorija omejitev. Kot je navedeno v 47. členu Zakona o pravilih cestnega prometa (2013), je na cestah hitrost omejena za naslednja vozila.

- 100 km/h:
 - za motorna vozila z največjo dovoljeno maso do vključno 3,5 t, ki vlečejo priklopno vozilo.
- 80 km/h:
 - za motorna vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 t in za vozila, ki vlečejo lahki ali bivalni priklopnik;
 - za avtobuse in avtobuse s priklopnim vozilom za prtljago, razen zgibnih avtobusov.
- 70 km/h:
 - za motorna vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 t, ki vlečejo priklopno vozilo, ki ni lahki ali bivalni priklopnik;
 - za zgibne avtobuse.
- 60 km/h:
 - za avtobuse na cestah zunaj naselja, v katerih potniki med vožnjo stojijo;
 - za motorna vozila, ki vlečejo pokvarjeno motorno vozilo na avtocesti in hitri cesti.
- 50 km/h:
 - za avtobuse na cestah v naselju, v katerih potniki med vožnjo stojijo, in za avtobuse mestnega potniškega prometa;
 - za tovorna vozila, na katerih se v tovornem prostoru prevažajo potniki;
 - za vozila, ki imajo na kolesih nameščene verige za sneg;
 - za motorna vozila, ki vlečejo pokvarjeno motorno vozilo, razen na avtocesti in hitri cesti;
 - za vsa vozila, kadar je vidljivost manjša od 50 m.
- 20 km/h:

- za motorna vozila, na katerih se vozijo potniki na stojščih ali sedežih, prigrajenih na zunanji strani vozila;
- za cestni turistični vlak.

Zakon o pravilih cestnega prometa (2013, 48. člen) določa tudi največje dovoljene hitrosti na avtocestah in cestah, rezerviranih za motorna vozila, s fizično ločenima smernima voziščema.

- 80 km/h:
 - za zgibne avtobuse in za motorna vozila s priklopnimi vozili, razen za motorna vozila z največjo dovoljeno maso do vključno 3,5 t, ki vlečejo priklopno vozilo;
- 90 km/h:
 - za tovorna vozila brez priklopnih vozil, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 t, če imajo to vpisano v prometnem dovoljenju oziroma s potrdilom (certifikatom), s katerim pristojni organ ali pooblaščen organizacija države, v kateri je vozilo registrirano, dovoljuje za to vozilo vožnjo s takšno hitrostjo;
- 100 km/h:
 - za avtobuse brez priklopnih vozil, razen zgibnih avtobusov, če imajo to vpisano v prometnem dovoljenju oziroma s potrdilom (certifikatom), s katerim pristojni organ ali pooblaščen organizacija države, v kateri je vozilo registrirano, dovoljuje za to vozilo vožnjo s takšno hitrostjo;
 - za motorna vozila z največjo dovoljeno maso do vključno 3,5 t, ki vlečejo priklopno vozilo.

					
   do 3,5 t	10	50	90	100	130
  nad 3,5 t 	10	50	80	80*	80*
 nad 7,5 t  mestni pr.	10	50	70	80	80
 potniki stojijo	10	50	60	60	60
	10	50	50	60	60
  vidljivost pod 50 m	10	50	50	50	50

Slika 1: Omejitve hitrosti glede na prometno površino in glede na vozilo

(Vir: www.tecajcpp.com)

Čeprav Zakon o pravilih cestnega prometa predpisuje največje dovoljene hitrosti, moramo vedno voziti s primerno hitrostjo. Hitrost moramo vedno prilagoditi:

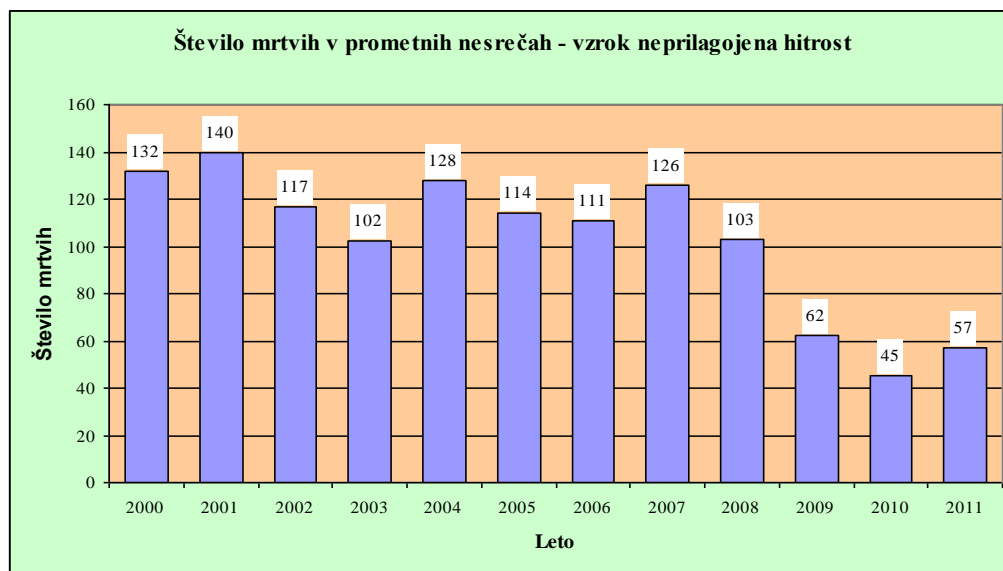
- stanju vozišča,
- stanju vozila,
- vremenskim razmeram,
- prometnim razmeram,
- svojim sposobnostim in trenutnemu razpoloženju.

2.4 RESOLUCIJA O NACIONALNEM PROGRAMU VARNOSTI CESTNEGA PROMETA ZA OBDOBJE 2013–2022

V Resoluciji o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022 (2013, str. 4750) je zapisano, da je »prevelika ali neustrezna hitrost na slovenskih in tudi na evropskih cestah poglaviti dejavnik prometnih nesreč, predvsem tistih z najhujšimi posledicami. V državah članicah Evropske unije je najmanj tretjina vseh najhujših prometnih nesreč povezana z dejavnikom hitrosti. Hitrost vožnje je pomemben dejavnik prometne varnosti, ki je neposredno povezana z močjo trčenja in njegovimi posledicami. Hitrost vožnje je hkrati povezana s

tveganjem udeležbe v prometni nesreči, saj imajo vozniki pri visokih hitrostih manj časa za ustrezno reagiranje, kar posledično privede do več prometnih nesreč.»

Zaradi neprilagojene hitrosti je na slovenskih cestah v letu 2011 umrlo 57 oseb oziroma 40 % vseh umrlih. Hkrati se je zaradi neprilagojene hitrosti hudo telesno poškodovalo 302 ljudi (33 % vseh hudo telesno poškodovanih).

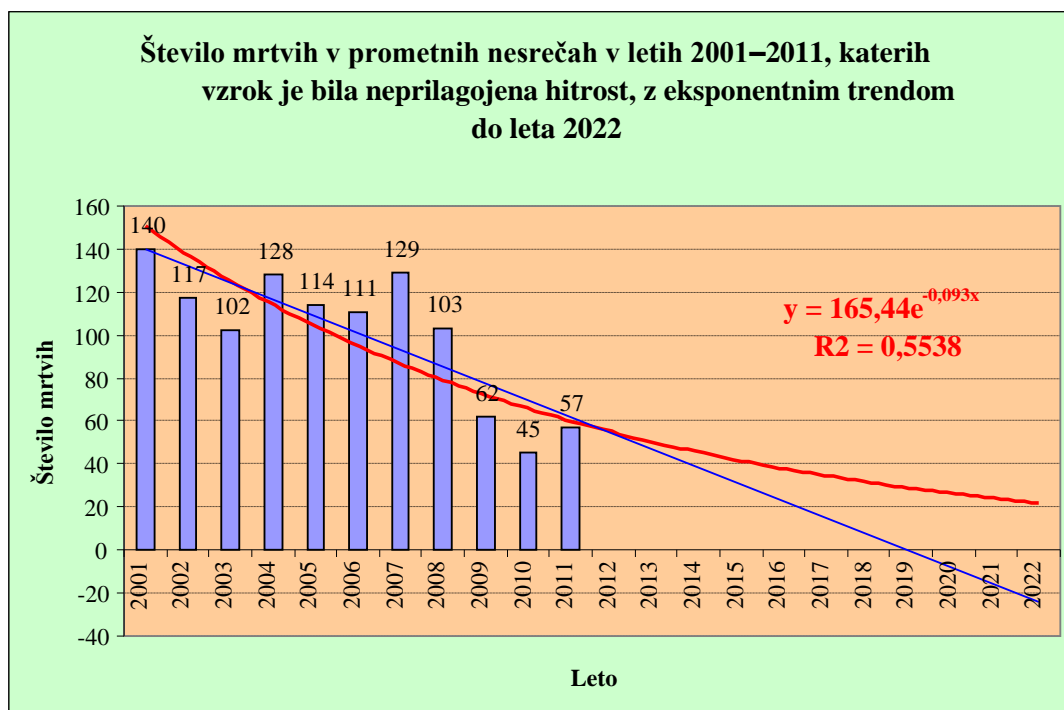


Slika 2: Graf števila mrtvih med leti 2000 in 2011 zaradi neprilagojene hitrosti

(Vir: Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022, Uradni list RS, št. 39-2013 z dne 6. 5. 2013)

Iz grafa, ki je objavljen v Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa, je razvidno, da je bil trend mrtvih v prometnih nesrečah, pri katerih je bila vzrok neprilagojena hitrost, v manjšem nihanju v začetku pregledovanega obdobja, proti koncu pa je število mrtvih močno upadlo. V letu 2011 je število ponovno naraslo na 57 umrlih v primerjavi z letom 2010 (povečanje za 21,1 %).

Na podlagi statističnih podatkov preteklih let je v resoluciji o nacionalnem programu predvideno zmanjšano število umrlih do leta 2022.



Slika 3: Slika grafa števila mrtvih v prometnih nesrečah od leta 2001 do 2011 zaradi neprilagojene hitrosti, z eksponentnim trendom do leta 2022

(Vir: Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022, Uradni list RS, št. 39-2013 z dne 6. 5. 2013)

V grafu sta prikazana dva trenda. Prvi, eksponentni trend (označen z rdečo linijo) prikazuje postopno zmanjšanje števila mrtvih v prometnih nesrečah, kjer bi bilo leta 2022 število mrtvih malenkost večja od 20. Drugi, linearni padajoči trend (označen z modro linijo) prikazuje zmanjšanje števila umrlih glede na zmanjšanje oziroma padajoči trend zadnjih 10 let, ki pa ne kaže najbolj realnih števil. Linearni trend opisuje, da naj ne bi bilo po letu 2019 nobenega umrlega, kar pa ni realno število. Kot je razvidno iz grafa, je trend zadnjih treh let pod linijo eksponentnega in linearnega trenda, kar pomeni, da trenutne napovedi ustrezajo predvidevanjem.

Število mrtvih in telesno poškodovanih narašča sorazmerno s hitrostjo, zato je ključno zmanjšati povprečne hitrosti, kar bi izboljšalo prometno varnost. Temeljni cilj je: zmanjšanje števila mrtvih in poškodovanih v prometnih nesrečah, katerih vzrok je hitrost, za 50 % oziroma v letu 2022 ne sme umreti več kot 29 udeležencev.

Naveden cilj bi v prihodnje dosegli z: meritvami hitrosti in izrekanjem ustreznih sankcij; uvajanjem novih sistemov za merjenje hitrosti; izboljšanjem prometne infrastrukture; prilagoditvijo omejitev hitrosti na nevarnih odsekih; informiranjem in izobraževanjem ljudi glede nevarnosti hitrosti na cestah; spodbujanjem treningov varne vožnje; izobraževanjem nadzornih organov glede izvajanja meritev hitrosti;

pripravo kodeksa o meritvah hitrosti; vgrajevanjem novih, varnejših tehnologij v vozila.

3 VPLIV HITROSTI NA VARNOST V CESTNEM PROMETU

Hitrost je eden izmed najbolj problematičnih parametrov prometne varnosti. Na naših cestah neprilagojena hitrost vzame največ življenj. Prav tako se jih zaradi neprilagojene hitrosti največ hudo ali lažje telesno poškoduje. Statistični podatki se sicer vsako leto izboljšajo, vendar moramo vsako življenje, ki ugasne na naših cestah, zaščititi, da do smrti in poškodb ne pride.

Poleg hitrosti med najbolj problematične parametre prometne varnosti spadajo še podredni dejavniki, ki igrajo ob hitrosti pomembno vlogo pri varnosti cestnega prometa. To so samo nekateri: tunelski vid, ostrina vida na prehodih tema/svetloba, reakcijska in zavorna pot ter pot ustavljanja.

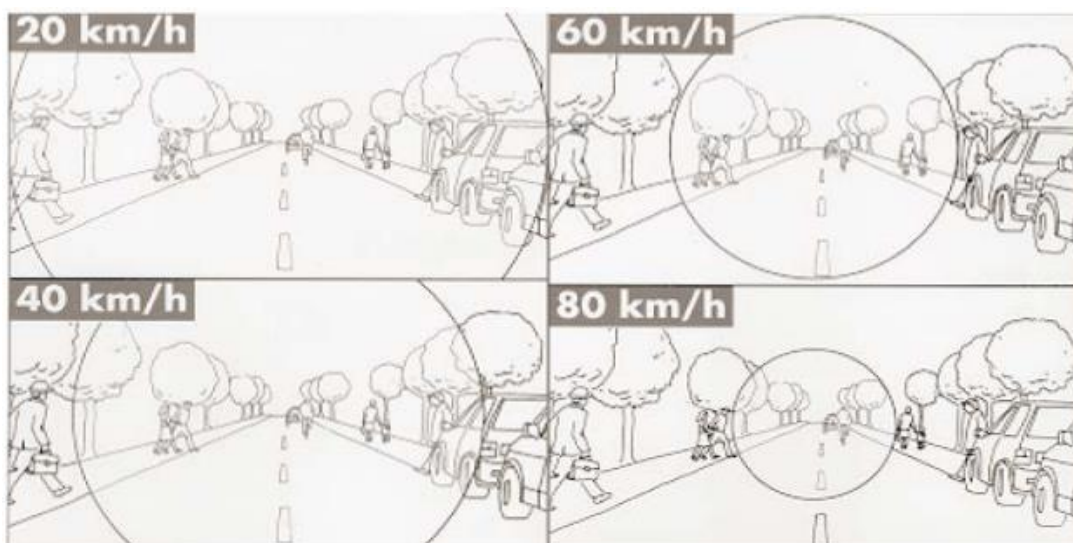
3.1 TUNELSKI VID PRI HITROSTI VOŽNJE

Človek ima pomembno vlogo pri varnosti v cestnem prometu. Njegove določene biološke omejitve je treba preveriti in izločiti ljudi, ki bi bili zaradi čutne in zaznavne omejenosti prenevarni za vožnjo motornega vozila.

Avtorji Supe idr. (2002) navajajo, da ima pomembno vlogo pri upravljanju motornega vozila vid. Med vožnjo v cestnem prometu dobimo z vidom okoli 90 odstotkov pomembnih informacij. Vsako sekundo se naše oko ustavi na štirih do petih slikah in sporočilo pošlje v zavedno ali nezavedno obdelavo. Tako v eni uri vožnje pregledamo do 18.000 slik, nekatere med njimi zahtevajo tudi takojšnje ukrepanje. Primer je tako prometni znak z omejitvijo, ki ga vozniki vidno zaznajo in zmanjšajo hitrost. Če bi takega človeka prosili, naj pove, kakšen prometni znak je prevozil, pa ne bi znal odgovoriti. S takojšnjimi, podzavestnimi reakcijami je odzivnost človeka najhitrejša.

Po Supe idr. (2002): *»Voznik med vožnjo največjo pozornost posveča dogajanju, ki ga bo dosegel v treh sekundah. Odvisno od hitrosti vožnje je to 20 do 80 metrov pred vozilom.«*

Z naraščanjem hitrosti vožnje se naše vidno polje zoži, temu vidnemu polju pravimo tunelski vid. Voznikov vid je tako fokusiran na vid daleč naprej, da ne vidi dogajanja levo in desno pred seboj.



Slika 4: Učinek tunelskega vida glede na hitrost vožnje
(Vir: Supe, A., Sušanj, R., Žlender, B. 2002)

Supe idr. (2002) ugotavljajo tudi, da so pogoste izjave ljudi, da je nekoga videl šele, ko je bil tik pred njim. Take izjave so resnične, saj tak voznik zaradi neprilagojene hitrosti ni videl, kaj se je dogajalo ob robu vozišča. Vidno polje, v katerem lahko opazimo dogajanje, je pri odraslih z zdravim vidom okoli 180° . Pri hitrosti 50 km/h se kot našega vidnega polja zmanjša na 150° in pri hitrosti 150 km/h zaznavamo le spremembe v vidnem polju 50° . Tako omejene sposobnosti našega vida zahtevajo prilagajanje hitrosti vožnje. Vidni kot se zmanjša tudi, kadar smo pod stresom in nezbrani. Zato so prometni strokovnjaki ugotovili, da najbolj optimalna hitrost v naselju 50 km/h . To je največja hitrost, pri kateri je širina vidnega polja dovolj velika, da lahko voznik spremlja tudi dogajanje levo in desno od vozila in pravočasno ukrepa.

3.2 OSTRINA VIDA NA PREHODIH TEMA/SVETLOBA

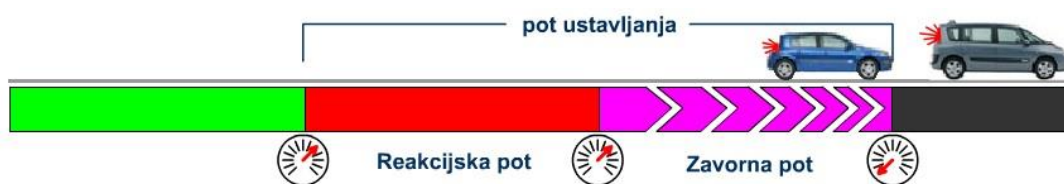
Areh (2003) ugotavlja, da ima človek med drugimi biološkimi omejitvami tudi pomembno omejitev, in sicer prilagoditev ostrine vida pri prehodu iz teme proti svetlobi in obratno. Ravno prehod je čas slabšega vidnega zaznavanja. Človeško oko se prilagodi mraku ali slabši osvetljenosti po približno petih minutah, popolni temi pa postopno, v celoti šele v 20 do 40 minutah. Na prehodu iz svetlobe v mrak, kot je npr. tunel, se voznikovo oko pri vožnji 50 km/h prilagodi novi razmeri šele po približno štirih kilometrih vožnje. Zato je gibanje na takšnih območjih brez ustrezne osvetljenosti zelo nevarno. Nevarni so prav tako prehodi iz teme proti svetlobi, čeprav se oko pri takem prehodu hitreje prilagodi. Začetna zaslepljenost traja približno 15 sekund, popolnoma pa se oko na svetlobo prilagodi po 2 do 3 minutah. Pri hitrosti 50 km/h tak voznik prevozi skoraj 70 metrov, kjer ne vidi popolnoma vsega, kaj se dogaja levo in desno od njega. V takem primeru se drugi udeleženci

popolnoma ne zavedajo, v kakšni nevarnosti so. Primer so pešci pri podzemnih garažah, ustavljena vozila za predori ali mostovi itn. Pri tem se je treba zavedati, da se s starostjo slabšajo naše vidne sposobnosti, zato je nočna vožnja pri starejših ljudeh vedno bolj tvegana. Vožnja ponoči je nevarna tudi zaradi prisotnega bleščanja. Nevarnost pa se viša tudi s hitrostjo vožnje.

Supe idr. (2002) so navedli, da so pri raziskavi o prometnih znakih ugotovili, da bi že pri 33 letih potrebovali dvakrat večjo osvetljenost kot pri 20, ko naj bi bil vid najoptimalnejši. Pri 50. letih naj bi človek potreboval že osemkrat večjo osvetljenost.

3.3 REAKCIJSKA IN ZAVORNA POT TER POT USTAVLJANJA

V Zakonu o pravilih cestnega prometa (2013, 3. člen) je zapisano, da »pot ustavljanja vključuje reakcijsko pot in zavorno pot. Reakcijska pot je pot, ki jo vozilo prevozi od trenutka, ko voznik zazna oviro pred vozilom, do trenutka, ko prične zavirati.« Reakcijska pot je odvisna od psihofizičnega stanja voznika in od njegove pozornosti. »Zavorna pot je pot, ki jo vozilo prevozi od začetka zaviranja do popolne ustavitve.« Odvisna je od zavor, hitrosti vozila, pnevmatik oziroma oprijema na podlago in podlage oziroma površine vozišča.



Slika 5: Pot ustavljanja
(Vir: www.tecajcpp.com)

Supe idr. (2002) so ugotovili, da se pri zavorni sili prepleta več dejavnikov, tehnični s strani vozila in reakcijski s strani voznika. Tehnično stran zaviranja predstavlja oprijemljivost koles na vrsto podlage in učinkovite zavore. Pri poletnih pnevmatikah je nevaren profil do 1,6 mm, pri zimskih pa do 4 mm.

V spodnji tabeli so navedeni primerjalni podatki hitrosti s padcem iz višine.

Hitrost	Višina padca	nadstropje
30 km/h	3,5 m	1. nadstropje
50 km/h	10,0 m	3. nadstropje
80 km/h	25,0 m	8. nadstropje
100 km/h	40,0 m	13. nadstropje

Tabela 1: Hitrost vožnje v primerjavi s padcem z višine
(Vir: Supe, Sušanj, Žlender, 2002)

Pot ustavljanja, ki je praviloma trikratnik hitrosti, se bistveno razlikuje tako na mokrem kot na suhem vozišču. Cilj vsakega voznika je, da se varno ustavi pred oviro oziroma da z zaviranjem prepreči trčenje.

Hitrost	Reakcijska pot	Zaviralna pot	Pot ustavljanja
30 km/h	8,3 m	5 m	13,3 m
50 km/h	14 m	14 m	28 m
90 km/h	25 m	45 m	70 m
120 km/h	33 m	80 m	113 m

Tabela 2: Pot ustavljanja na suhi cesti
(Vir: Supe, Sušan, Žlender, 2002)

Hitrost	Reakcijska pot	Zaviralna pot	Pot ustavljanja
30 km/h	8,3 m	8,7 m	17 m
50 km/h	14 m	24 m	38 m
90 km/h	25 m	78 m	103 m
120 km/h	33 m	139 m	172 m

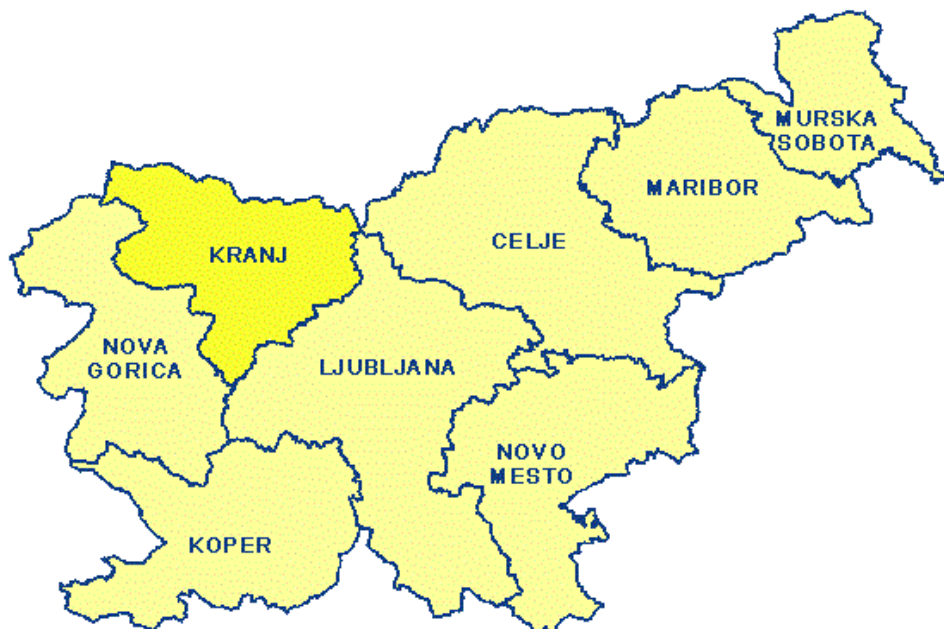
Tabela 3: Pot ustavljanja na mokri cesti
(Vir: Supe, Sušan, Žlender, 2002)

Supe idr. (2002) so ugotovili tudi, da je s podzavestnimi reakcijami odzivnost človeka med vožnjo hitrejša, saj je reakcijski čas lahko tudi do 0,45 sekunde. Če pa voznik odločitev sprejme zavestno pri nenadni, nepredvideni in neznani reakciji, se reakcijski čas podaljša za 0,6–2 sekundi. Ta čas pa lahko podaljšajo stres, nezbranost, utrujenost in zloraba raznih substanc.

4 STATISTIČNA OBDELAVA PODATKOV O HITROSTI KOT VZROKU PROMETNIH NESREČ NA OBMOČJU PU KRANJ V OBDOBJU MED 2008 IN 2012

Policijska uprava Kranj leži v gorenjski regiji, na severozahodni strani Slovenije. Preko območja policijske uprave Kranj poteka ena, za mednarodni tranzit najpomembnejša avtocestna povezava, ki poteka od mednarodnega mejnega prehoda Obrežje preko ozemlja policijske uprave Kranj, ki se prične pri cestninski postaji Torovo in sega do predora Karavanke.

Spodnja slika prikazuje območja vseh policijskih uprav, vključno s Policijsko upravo Kranj, ki leži med Policijsko upravo Ljubljana in Policijsko upravo Nova Gorica.



Slika 6: Območje Policijske uprave Kranj
(Vir: www.policija.si)

Pod Policijsko upravo Kranj spadajo naslednje policijske postaje:

- Policijska postaja Kranj,
- Postaja prometne policije Kranj,
- Policijska postaja Škofja Loka,
- Postaja letališke policije Brnik,
- Policijska postaja za izravnalne ukrepe,
- Policijska postaja Trzič,
- Policijska postaja Radovljica,
- Policijska postaja Bled,

- Policijska postaja Jesenice in
- Policijska postaja Kranjska Gora.

4.1 ŠTEVILO VSEH PROMETNIH NESREČ NA PU KRANJ

Obdelani so podatki za obdobje petih let (2008, 2009, 2010, 2011, 2012). Primerjali smo statistične podatke med obdobji, v tem primeru število lažje, težje telesno poškodovanih udeležencev cestnega prometa in število mrtvih. Osredotočili se bomo na Policijsko upravo Kranj in opravili analizo vseh prometnih nesreč in posledic, nato pa se bomo osredotočili na analizo prometnih nesreč zaradi neprilagojene hitrosti in njenih posledic. Z analizo bomo odgovorili tudi na vprašanje, na katerih cestah se zgodijo prometne nesreče z najhujšimi posledicami.

Poglejmo statistične podatke prometnih nesreč in njenih posledic na PU Kranj od leta 2008 do leta 2012 in odgovorimo na vprašanje, ali se je stanje prometne varnosti izboljševalo in kaj je privedlo do izboljšanja oziroma poslabšanja stanja prometne varnosti.

Tabela 4 prikazuje število vseh prometnih nesreč in število vseh posledic, na celotnem območju PU Kranj.

Območje	Leto	Prometne nesreče				Posledice		
		Število vseh nesreč	Število nesreč s smrtnim izidom	Število nesreč s telesnimi poškod.	Število nesreč z mater. škodo	Število mrtvih	Število hudo telesno poškod.	Število lahko telesno poškod.
PU Kranj	2008	1700	16	541	1.143	18	85	610
	2009	1.578	20	531	1.027	23	98	600
	2010	1.820	17	442	1.361	18	85	488
	2011	1.831	14	495	1.322	16	90	570
	2012	1.658	16	451	1.191	16	83	491

Tabela 4: Prometne nesreče in posledice na območju policijske uprave Kranj od leta 2008 do 2012

(Vir: www.policija.si)

Iz tabele št. 4 in grafa št. 1 je razvidno, da se je število prometnih nesreč med letoma 2010 in 2011 v primerjavi z ostalimi leti občutno povišalo, kar je posledica doslednejšega obravnavanja prometnih nesreč zaradi spremembe prometne zakonodaje. V letu 2012 se je stanje števila vseh prometnih nesreč občutno znižalo. Povečala se je kakovost dela pri nadzoru cestnega prometa, zlasti na področju hitrosti.



Graf 1: Število vseh prometnih nesreč od leta 2008 do leta 2012

(Vir: www.policija.si)

4.2 POSLEDICE VSEH PROMETNIH NESREČ NA PU KRANJ

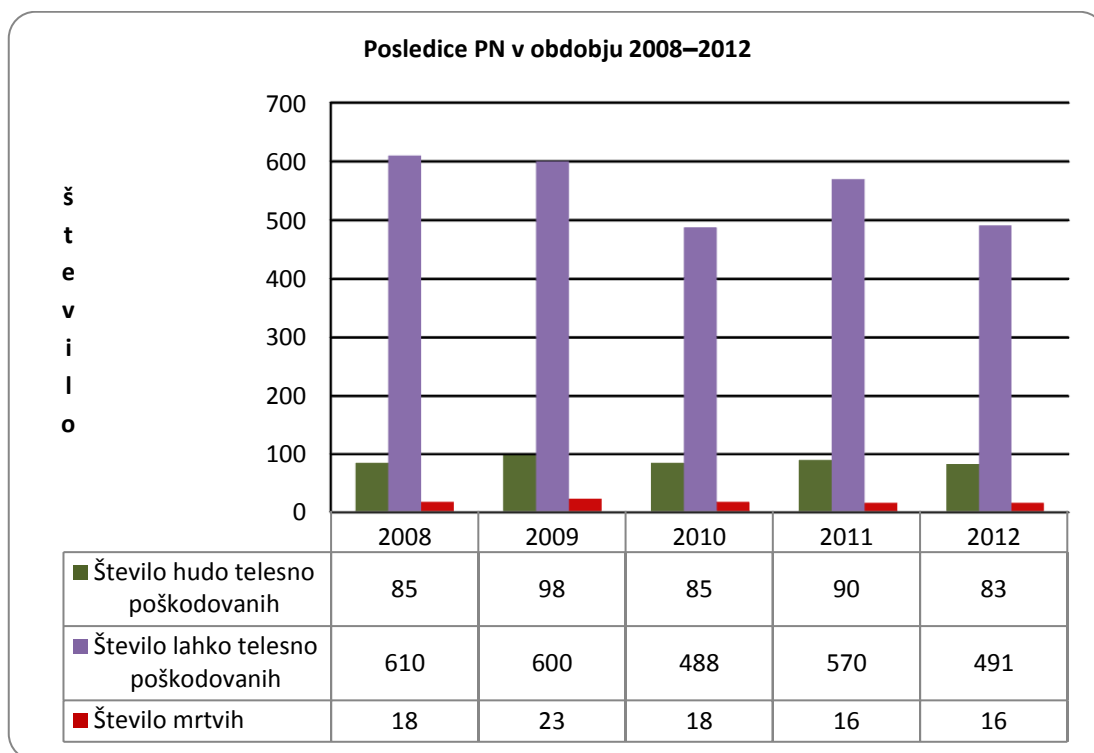
Iz tabele št. 5 in grafa št. 2 so razvidne posledice vseh prometnih nesreč v obdobju petih let od leta 2008 do 2012. Število mrtvih, lahko in hudo telesno poškodovanih na PU Kranj.

Posledice			
leta	Število mrtvih	Število hudo telesno poškodovanih	Število lahko telesno poškodovanih
2008	18	85	610
2009	23	98	600
2010	18	85	488
2011	16	90	570
2012	16	83	491

Tabela 5: Posledice prometnih nesreč na območju policijske uprave Kranj od leta 2008 do 2012

(Vir: www.policija.si)

Iz grafa št. 2 je razvidno, da je bilo zaradi vseh prometnih nesreč leta 2011 in 2012 najmanjše število prometnih nesreč s smrtnim izidom. Najmanjše število lahko telesno poškodovanih je bilo glede na ostala leta, leta 2010, najmanjše število hudo telesno poškodovanih pa je bilo leta 2012. Če primerjamo med leti vse tri parametre pa ugotovimo, da se delež mrtvih, lahko in hudo telesno poškodovanih zmanjšuje.



Graf 2: Posledice prometnih nesreč med leti 2008 in 2012
(Vir: www.policija.si)

4.3 PROMETNE NESREČE PO KATEGORIJAH CESTE

Naslednje slike prikazujejo oceno stopnje nevarnosti cest na območju PU Kranj, kot jo ocenjuje EuroRAP. Na spletni strani EuroRAP (<http://www.eurorap.org/media/180936/EuroRAP-2528.pdf>) je evropski program ocene varnosti cest, ki je oceno nevarnosti opravil v obdobju dveh let od leta 2009 do leta 2011. Na sliki št. 7 so prikazane avtoceste in hitre ceste, na sliki št. 8 regionalne ceste in na sliki št. 9 so prikazane glavne ceste. Stopnje nevarnosti so označene v petih različnih barvah. Vsaka različno obarvana cesta pomeni določeno stopnjo nevarnosti. Zelena podlaga pomeni nizko stopnjo nevarnosti, rumena pomeni nizko do srednjo stopnjo nevarnosti, oranžna barva pomeni srednjo stopnjo nevarnosti, rdeča pomeni srednjo do visoko stopnjo nevarnosti in črna barva pomeni visoko stopnjo nevarnosti.



Slika 7: Stopnja nevarnosti na avtocesti in hitri cesti
(Vir: www.eurorap.org)

Na zgornji sliki je označena avtocesta, ki poteka od cestninske postaje Torovo do mejnega prehoda Karavanke. Avtocesta je označena z zeleno in rumeno podlago, kar pomeni, da velja za najvarnejšo cesto. Območje avtoceste z rumeno podlago, torej nizka do srednja stopnja nevarnosti, je v okolici cestninske postaje Torovo in med naseljema Radovljica in Jesenice. Na zelenih območjih je avtocesta najbolj varna.



Slika 8: Stopnja nevarnosti na glavnih cestah
(Vir: www.eurorap.org)

Pri sliki št. 8, kjer so označene glavne ceste, opazimo sledi rumene, zelene, oranžne in rdeče barve. Stopnja nevarnosti poteka od zelene, ki pomeni najvarnejšo, do rdeče, ki pomeni srednjo do visoko stopnjo nevarnosti. Rdeče območje nevarnosti poteka po glavni cesti Ljubelj–Bistrica (Tržič). Iz tega je razvidno, da so glavne ceste manj varne kakor avtoceste.

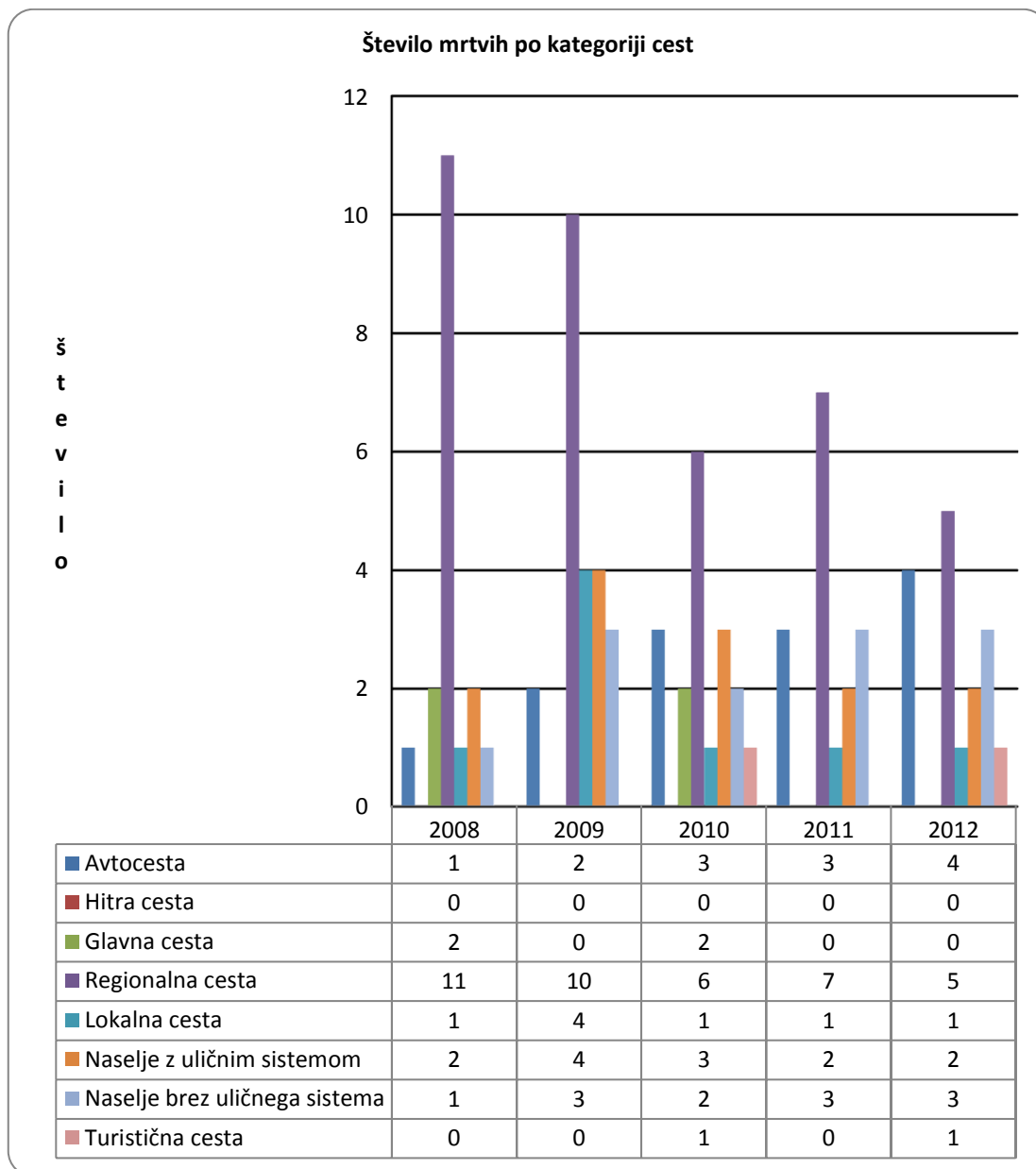


Slika 9: Stopnja nevarnosti na regionalnih cestah
(Vir: www.eurorap.org)

Pri zgornji sliki, sliki št. 9, ki prikazuje stopnjo nevarnosti na regionalnih cestah opazimo med že zgoraj opisanimi barvami še črno barvo. To pomeni, da so na območju PU Kranj regionalne ceste najnevarnejše. S črno barvo so označene tri regionalne ceste, Radovljica–Kamna Gorica–Lipnica–Kropa–Rudno–Češnjica, Kalce–Hrušica–Col in Krnica–Zgornja Radovna–Dovje, kar pomeni, da so na tem območju najnevarnejši odseki cest. Na takih odsekih cest se zgodi največ prometnih nesreč s smrtnim izidom in z najhujšimi posledicami.

4.3.1 Število mrtvih v prometnih nesrečah po kategoriji ceste

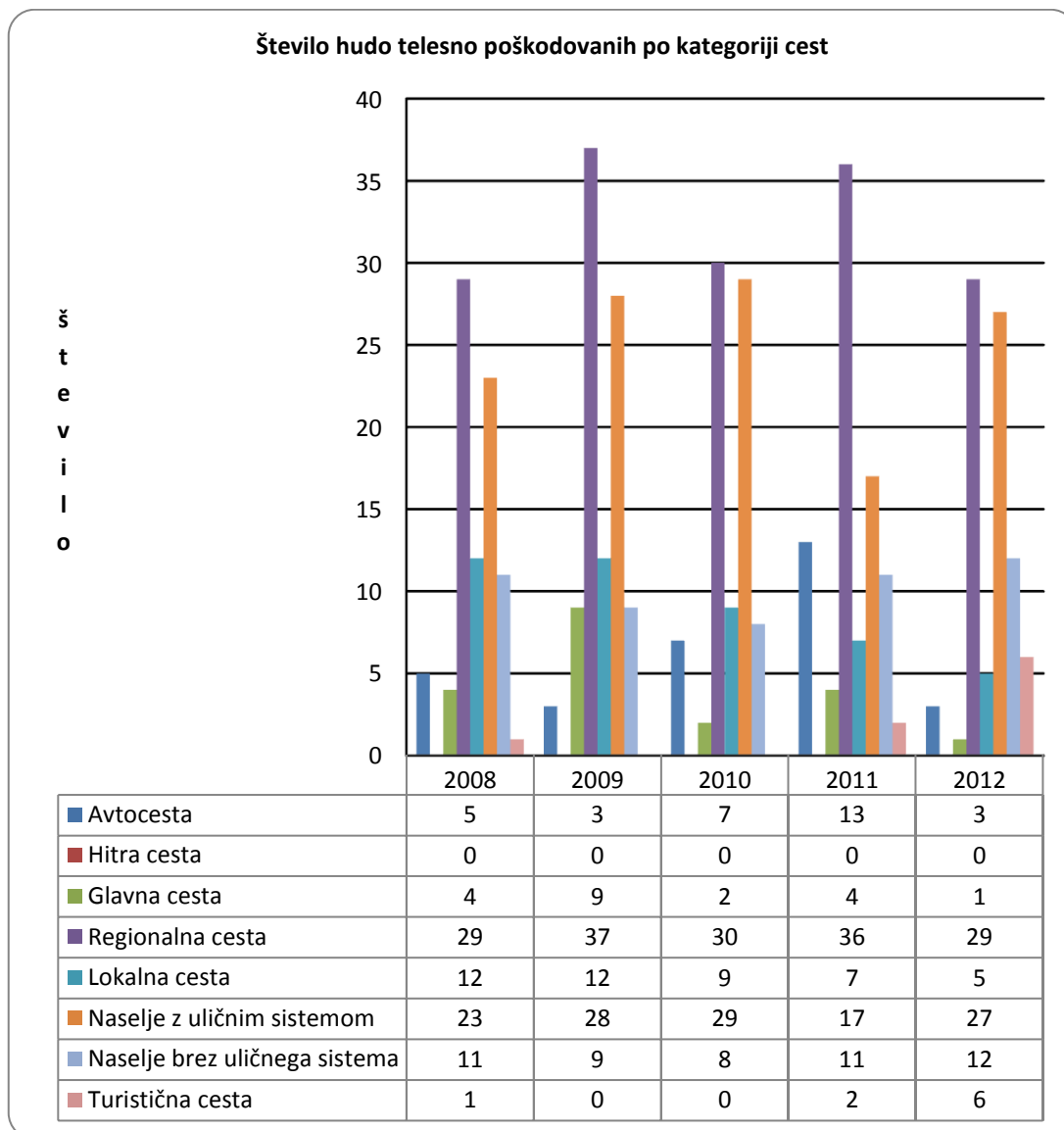
Iz grafa št. 3 je razvidno, da je bilo največ prometnih nesreč, ki so imele za posledico smrt na regionalnih cestah. To je posledica različnih dejavnikov, predvsem manj kakovostnih cest in slabše prometne kulture. Nič mrtvih je bilo na hitrih cestah, kar je posledica izgradnje zelo varnih hitrih cest in obcestnih objektov.



Graf 3: Število mrtvih po kategorijah ceste od leta 2008 do 2012
(Vir: www.policija.si)

4.3.2 Prometne nesreče s hudo telesno poškodbo po kategoriji cest

Graf št. 4 nam pove, koliko hudo telesno poškodovanih je bilo na območju policijske uprave Kranj po kategorijah cest od leta 2008 do leta 2012.

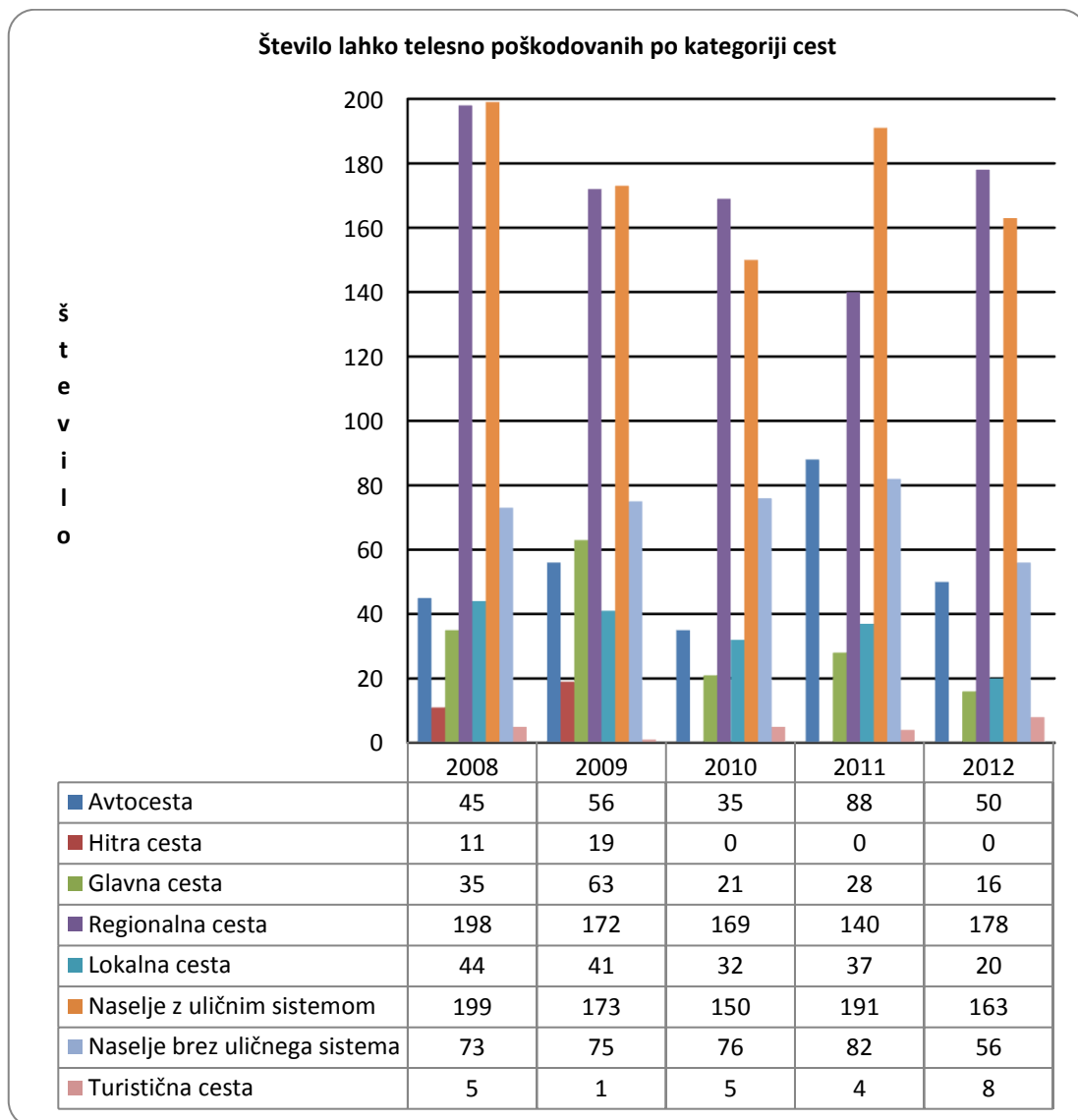


Graf 4: Prometne nesreče s hudo telesno poškodbo po kategoriji cest
(Vir: www.policija.si)

Razvidno je, da se je največ prometnih nesreč, ki so imele za posledico hude telesne poškodbe, zgodilo na regionalnih cestah, kar je posledica istih dejavnikov kot pri grafu 3. Najmanjše število hudo telesno poškodovanih je bilo na hitrih cestah.

4.3.3 Prometne nesreče z lahкими telesnimi poškodbami po kategoriji ceste

Iz grafa št. 5 je razvidno število lahko telesno poškodovanih po kategorijah cest na območju PU Kranj v obdobju od leta 2008 do leta 2012.



Graf 5: Prometne nesreče s telesnimi poškodbami po kategoriji
(Vir: www.policija.si)

Na območju PU Kranj je bilo največ lažje telesno poškodovanih na območjih naselij z uličnim sistemom, kar je posledica slabe vozniške kulture in slabega stanja cest v naseljih. Najmanjše število lahko telesno poškodovanih pa je bilo na turističnih cestah, kjer je veliko tudi voznikov tujih držav. Pozna se boljša vozniška kultura in boljša urejenost cest.

4.4 ŠTEVILO PROMETNIH NESREČ IN POSLEDIC ZARADI NEPRILAGOJENE HITROSTI NA PU KRANJ

S tabele 6 so razvidne posledice različnih vzrokov prometnih nesreč v obdobju petih let od leta 2008 do 2012. Prikazuje število mrtvih, lahko in hudo telesno poškodovanih na PU Kranj.

Leto	Posledice	Neprilagojena hitrost	Nepravilna stran/smer vožnje	Neupoštevane prednosti	Nepravilno prehitevanje	Nepravilni premiki z vozilom	Neustrezna varnostna razdalja	Nepravilnosti pešcev
2008	Število mrtvih	11	2	3	/	1	/	1
2009		7	13	/	2	1	/	/
2010		9	7	1	/	/	/	1
2011		3	4	3	1	/	/	3
2012		9	3	1	/	1	/	1
2008	Število hudo telesno poškodovanih	38	16	13	/	6	1	1
2009		34	27	16	2	5	1	3
2010		28	17	17	2	6	1	6
2011		24	26	19	2	2	4	4
2012		22	21	17	3	2	3	1
2008	Število lahko telesno poškodovanih	170	117	125	11	53	68	7
2009		170	106	138	18	40	60	4
2010		126	94	115	17	30	58	3
2011		131	136	122	10	29	70	13
2012		117	121	115	9	28	38	7

Tabela 6: Posledice prometnih nesreč od leta 2008 do 2012 glede na različne vzroke na PU Kranj
(Vir: www.policija.si)

Iz tabele št. 6. je razvidno, da je neprilagojena hitrost glavni vzrok prometnih nesreč, ki imajo za posledico največje število mrtvih, hudo in lahko telesno poškodovanih.

Na spletni strani policije (<http://www.policija.si/index.php/policijske-uprave/pu-kranj/statistika>) je zapisano, da je neprilagojena hitrost vzrok 43 % nesreč s smrtnim izidom, 35 % s telesnimi poškodbami, medtem ko je pri 22 % prometnih nesreč nastala le materialna škoda. S prehitro vožnjo so povezani tudi drugi dejavniki

prometnih nesreč od nepravilne strani in smeri vožnje ter neupoštevanja prednosti do nepravilnega prehitevanja. Analiza kaže, da dve tretjini prometnih nesreč nastane zaradi neprilagojene hitrosti.

Iz spodnje tabele, tabele št. 7, kjer so razvidni podatki iz obdobja med leti 2008 in 2012, je razvidno število lahko telesno poškodovanih, hudo telesno poškodovanih in mrtvih zaradi neprilagojene hitrosti.

Leto	Število lahko telesno poškodovanih	Število hudo telesno poškodovanih	Število mrtvih
2008	170	38	11
2009	170	34	7
2010	126	28	9
2011	131	24	3
2012	117	22	9

Tabela 7: Prometne nesreče in posledice zaradi neprilagojene hitrosti na območju policijske uprave Kranj od leta 2008 do 2012
(Vir: www.policija.si)

Leta 2008 se je v primerjalnem obdobju od leta 2008 do leta 2012 zgodilo največ prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so imele za posledico neprilagojene hitrosti kar 11 od skupno 18 mrtvih. Najmanj mrtvih zaradi neprilagojene hitrosti pa je bilo leta 2011, le 3 od skupno 16 mrtvih, kar je posledica uvedbe nove zakonodaje. Izboljšanje je bilo kratkotrajno, saj se je leta 2012 število mrtvih povečalo za 6 oseb. Zaradi povečanja števila mrtvih v letu 2012 bomo v diplomsko nalogo vključili še leto 2013 in tako ugotovili, ali se je stanje prometne varnosti izboljšalo ali poslabšalo.

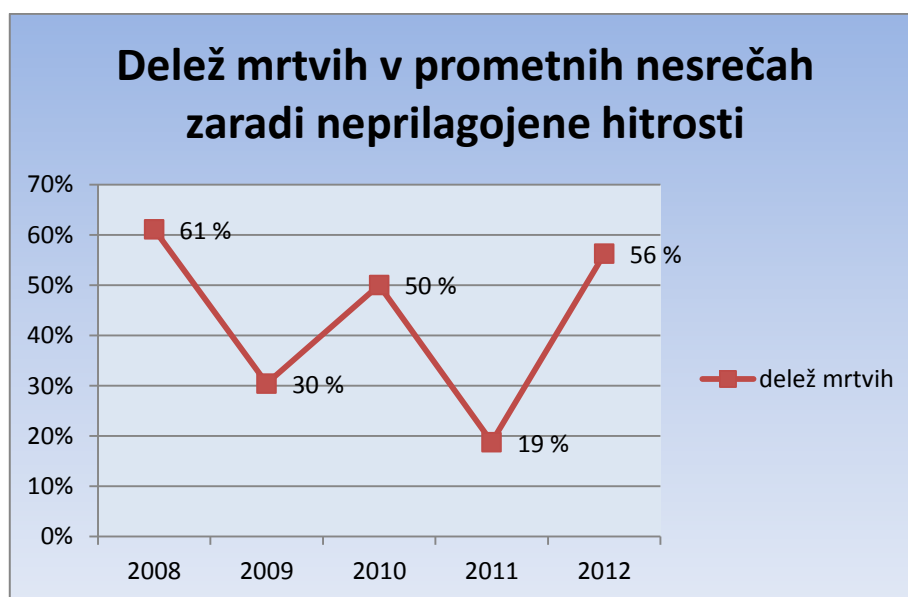
Tabela št. 8 prikazuje razmerje med številom mrtvih zaradi neprilagojene hitrosti in številom vseh mrtvih v obdobju 2008–2012 v %.

Leta	Število mrtvih zaradi neprilagojene hitrosti	Število vseh mrtvih	Razmerje v %
2008	11	18	61,1
2009	7	23	30,4
2010	9	18	50
2011	3	16	18,7
2012	9	16	56,2

Tabela 8: Razmerje med številom mrtvih v prometnih nesrečah zaradi neprilagojene hitrosti in številom vseh mrtvih na območju policijske uprave Kranj v obdobju 2008–2012

(Vir: www.policija.si)

Če primerjamo razmerje med številom mrtvih zaradi neprilagojene hitrosti in številom vseh mrtvih v prometnih nesrečah med posameznimi leti, ugotovimo, da je bilo največ mrtvih zaradi neprilagojene hitrosti leta 2008, kar 61,1 %. Najmanj mrtvih pa je bilo leta 2011, le 18,7 %. Sledi mu leto 2012.



Graf 6: Delež mrtvih v prometnih nesrečah zaradi neprilagojene hitrosti med leti 2008 in 2012

(Vir: www.policija.si)

Drastično poslabšanje deleža mrtvih v letu 2012 v primerjavi z letom 2011 nam ne da jasnega odgovora o stanju prometne varnosti, saj je med obdobjem opazovanih 5 let prišlo do velikega nihanja. Ne moremo torej sklepati, ali se stanje prometne varnosti izboljšuje ali poslabšuje.

Zaradi velikega nihanja deleža mrtvih med leti 2008 in 2012 je nujno v analizo vključiti tudi leto 2013 in tako ugotoviti, ali se je kljub poslabšanju stanja prometne varnosti v letu 2012 stanje v letu 2013 izboljšalo ali poslabšalo.

4.5 ŠTEVILO PROMETNIH NESREČ IN POSLEDIC ZARADI NEPRILAGOJENE HITROSTI NA PU KRANJ V LETU 2013

Ker je bilo nihanje posledic prometnih nesreč zaradi neprilagojene hitrosti med leti 2008 in 2012 veliko, bomo v nadaljevanju analizirali še podatke za leto 2013 in tako odgovorili na vprašanje, ali se stanje prometne varnosti izboljšuje ali poslabšuje.

S tabele št. 9 so razvidne posledice različnih vzrokov prometnih nesreč v letu 2013: število mrtvih, lahko in hudo telesno poškodovanih na PU Kranj.

Leto	Posledice	Nepri lagoje na hitrost	Nepravilna stran/ smer vožnje	Neupoš tevanje predno sti	Nepraviln o prehiteva nje	Nepraviln i premiki z vozilom	Neustre zna varnost na razdalja	Nepravi lnosti pešcev
2013	Število mrtvih	6	2	2	2	/	/	1
2013	Število hudo telesno poškodovanih	20	17	12	4	8	2	2
2013	Število lahko telesno poškodovanih	140	922	115	7	25	57	9

Tabela 9: Posledice prometnih nesreč leta 2013 glede na različne vzroke na PU Kranj

(Vir: www.policija.si)

S tabele št. 9 je razvidno, da je v letu 2013 neprilagojena hitrost glavni vzrok prometnih nesreč, ki ima za posledico največje število mrtvih in hudo telesno poškodovanih.

Če primerjamo število mrtvih, hudo in lažje telesno poškodovanih zaradi neprilagojene hitrosti v letu 2013 z leti 2008–2012, ugotovimo, da se je število mrtvih v letu 2013 v primerjavi z letom 2012 zmanjšalo za 3 osebe, kar nam pove, da se je

stanje prometne varnosti izboljšalo. Poglejmo še število vseh mrtvih in razmerje z mrtvimi zaradi neprilagojene hitrosti.

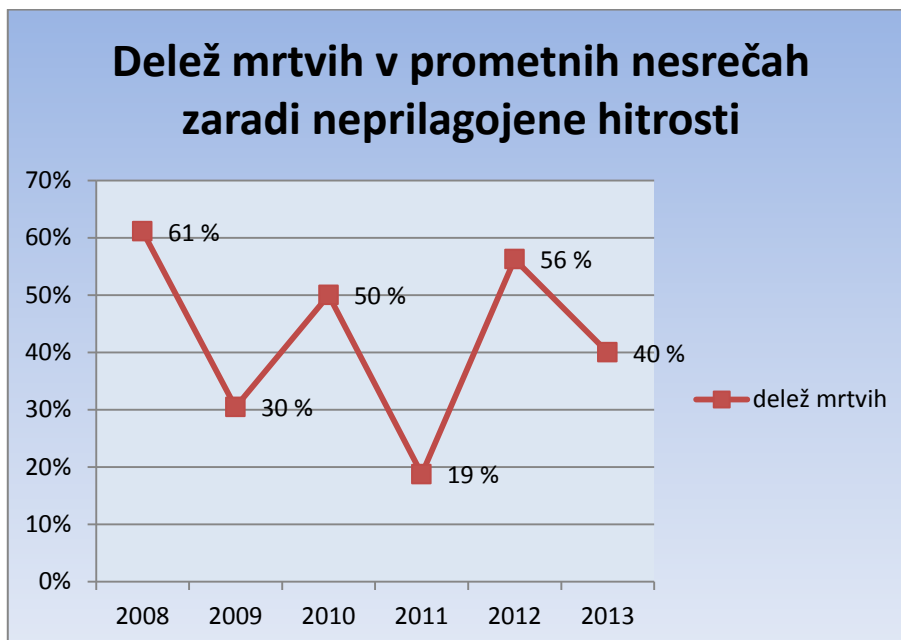
Leto	Število mrtvih zaradi neprilagojene hitrosti	Število vseh mrtvih	Razmerje v %
2013	6	15	40

Tabela 10: Razmerje med številom mrtvih v prometnih nesrečah zaradi neprilagojene hitrosti in številom vseh mrtvih na območju Policijske uprave Kranj leta 2013

(Vir: www.policija.si)

Razmerje med mrtvimi zaradi neprilagojene hitrosti in vsemi mrtvimi je manjše kot v letu 2012, kar je pohvalno, vendar je treba postopoma zmanjšati število mrtvih in ohraniti vsako življenje, ki ugasne na naših cestah, ter tako ugoditi evropskim zahtevam.

H grafu št. 6 dodajmo še razmerje števila mrtvih zaradi neprilagojene hitrosti in vseh mrtvih v letu 2013 in tako ugotovimo, ali se je stanje prometne varnosti izboljšalo ali poslabšalo.



Graf 7: Delež mrtvih v prometnih nesrečah zaradi neprilagojene hitrosti med leti 2008 in 2013

(Vir: www.policija.si)

Z grafa št. 7 razberemo drastično nihanje med leti 2008–2012, kar pa ne moremo reči za nihanje med letoma 2012 in 2013. Nihanje je manjše, delež mrtvih pa je manjši za 16 %, kar je pohvalno. Kljub preteklemu drastičnemu nihanju je očitno, da se je to zmanjšalo. Ne sicer tako drastično kot med letoma 2010 in 2011, ko se je delež mrtvih zmanjšal s 50 na 19 %, torej kar za 31 %. Vendar je že dejstvo, da se je delež mrtvih zmanjšal, pozitivna informacija. V prihodnosti je treba ta delež še zmanjšati.

5 VPLIV POLICIJE NA HITROST V CESTNEM PROMETU

Na spletni strani policije (<http://www.policija.si/index.php/preventiva/-prometna-varnost-category-blog/63787-hitrost-poasneje-je-varneje>) je zapisano, da je neprilagojena hitrost na slovenskih cestah med glavnimi dejavniki prometnih nesreč, še zlasti tistih z najhujšimi posledicami. Pogosto je neprilagojena hitrost povezana z nekaterimi drugimi dejavniki, kot so nepravilna stran in smer vožnje, nepravilno prehitevanje in neupoštevanje pravil o prednosti. Področje hitrosti je zato ključno za zagotavljanje boljše prometne varnosti. Večja je prometna nedisciplina, večji je vpliv policije.

Na spletni strani policije (<http://www.policija.si/index.php/preventiva/-5628-usmeritve-za-delo-policije-na-podroju-varnosti-cestnega-prometa-za-let-2004?tmpl=component&print=1&page=&lang=>) je navedeno, da je za zmanjšanje prometnih nesreč, katerih vzrok je hitrost, pomembno, da policija izvaja nadzor tam in takrat:

- kjer se dogaja največ prometnih nesreč zaradi prevelike hitrosti;
- kjer veliko voznikov presega predpisano največje dovoljene hitrosti (v tem primeru je treba preveriti, če je morda hitrost na tem delu predpisana s starim znakom oziroma zaradi modernizacije odseka tako nizka hitrost ni več potrebna);
- kjer si ljudje to želijo (naselja, v katerih nekateri divjajo, ogrožajo pešce in ljudje prosijo za prisotnost policije in sankcioniranje kršiteljev);
- kjer z najmanjšim vložkom dosežemo dobre dosežke.

V praksi ta mesta oziroma kritične točke določamo na podlagi dobro pripravljenih analiz.

5.1 PREVENTIVNI IN REPRESIVNI UKREPI POLICIJE

Na spletni strani policije (<http://www.policija.si/index.php/preventiva/-prometna-varnost-category-blog>) so ugotovili, da so bili preventivno delo in akcije policije bolj prisotni v razvitih državah, kjer je policija dajala prednost izobraževanju in

usposabljanju državljanov in ključno je bilo preventivno delovanje na vseh področjih policijskega dela. Čeprav je bila preventiva še vedno v senci represivnega policijskega delovanja, so ugotovili, da z represijo ne morejo dosegati želenih rezultatov, zato se je vedno močnejše uveljavila preventiva. V Sloveniji vedno bolj sledimo tem razvitim državam, saj smo preventivo postavili pod osnovo policijskega dela. Pri nas se uveljavlja nova filozofija policijskega preventivnega dela, in sicer preventivno sodelovanje skupaj z državljani. Namen je skrbeti za varnost skupaj z državljani oziroma z vsemi, ki lahko kakorkoli vplivajo na stanje varnostnih razmer. Državljani naj bi skupaj s policijsko pomočjo identificirali nastale probleme in s skupnimi močmi strmeli k njihovem reševanju.

Po Slovarju slovenskega knjižnega jezika (2014) je preventiva dejavnost, ki se ukvarja s preprečevanjem, po naši tematiki npr. prometnih nesreč, sinonim za nekakšno vnaprejšnjo zaščito, da do posledic sploh ne pride.

Prav tako pa je po Slovarju slovenskega knjižnega jezika (2014) represija uporaba prisilnih ukrepov, to so sredstva za odpravljanje, onemogočanje kakšne dejavnosti, kakega stanja. Kazenska represija pomeni kaznovanje. S kaznovanjem preprečimo prihodnje prekrške. Zaradi hitrosti je kaznovan skoraj vsak 5. imetnik vozniškega dovoljenja.

Na spletni strani policije (<http://www.policija.si/index.php/preventiva-/prometna-varnost-category-blog/63787-hitrost-poasneje-je-varneje>) je navedeno, da bomo manj prometnih nesreč in nižje povprečne hitrosti dosegli z dvigom nadzora in 10-odstotnim povečanjem represivnih ukrepov. Predvideno povečanje števila represivnih ukrepov pomeni skupaj 290.000 ugotovljenih kršitev, povezanih s hitrostjo, pri čemer pa so nadzorstvene aktivnosti načrtovane in izvajane po principih:

- kjer se in so se dogajale prometne nesreče,
- kjer so in so bile kršitve hitrosti najpogostejše,
- tam kjer in ko si občani to želijo.

Na spletni strani policije (<http://www.policija.si/index.php/preventiva-/prometna-varnost-category-blog/63787-hitrost-poasneje-je-varneje>) navajajo tudi, da med pomembne preventivne dejavnosti policije nedvomno spadajo razne akcije, med drugim je zelo pomembna akcija hitrost – počasneje je varneje. Namen akcije je zmanjšati število prometnih nesreč zaradi hitrosti in zmanjšati posledice. Posebna pozornost se pri taki akciji posveča prometu v naseljih, povratnikom deviantnih ravnanj in voznikom, ki kršijo pravila cestnega prometa, še posebej omejitve hitrosti. Pri takih akcijah policisti sodelujejo tudi z mestnimi redarji in skupaj skrbijo za večjo varnost v cestnem prometu.

Namen preventivnih akcij je prepričati državljane o hudih in trajnih posledicah prehitre vožnje, v ljudeh vzbuditi razmišljanje o njihovem obnašanju v cestnem prometu in vzbuditi dvom v smiselnost tveganja s hitro in neprevidno vožnjo, misleč, da se na ta način prihrani čas. Ljudje se morajo zavedati, da lahko glede varnosti v prometu največ storijo sami in tako obvarujejo svoje življenje in življenja drugih udeležencev cestnega prometa.

K uspešnim preventivnim akcijam spadajo tudi medijska kampanja in plakati. Če to povežemo s preventivnim in represivnim delovanjem, je taka komunikacija najuspešnejša. Medijske akcije so namenjene spreminjanju mnenj ljudi o varnosti v prometu, s tem pa se vpliva na varnost in ustrežnejše vedenje v prometu. Cilj je doseganje varnosti vseh udeležencev cestnega prometa. Takšne preventivne akcije tako v Sloveniji kot tudi v celotni Evropi povzročijo velik napredek v varnosti.

Akcija Hitrost – počasneje je varneje je izhajala iz dognanj evropskih raziskav. Ključne ugotovitve so bile naslednje: hitrost, ki je v naseljih za 1 km/h manjša, zagotavlja 4 % manj prometnih nesreč; znižanje hitrosti za 1 km/h izven naselja pa zmanjša število prometnih nesreč za pribl. 2 %. Dejstvo, da je počasnejša vožnja zares varna, potrjuje tudi podatek, da se verjetnost smrti pešca s 85 % pri 50 km/h zmanjša na manj kot 10 % pri 30 km/h. To so bila glavna vodila v akciji, ki je v ljudeh vzbudila zavest o smiselnosti varnega nadzora potovalne hitrosti.

Med represivne ukrepe policije nedvoumno spadajo tudi kazni. Kazni so najbolj boleč ukrep, ki ga policist stori med obravnavanjem kršitelja. Kadar opozorilo, ki ga policist sicer lahko izda za kršitve, ko še ni nastala posledica, oziroma za posledice neznatnega pomena, ne dosežejo želenega rezultata, policist izda plačilni nalog oziroma izreče globo.

Osredotočimo se izključno na kazni, povezane s prekoračenimi in neprilagojenimi hitrosti, ki jih določa Zakon o pravilih cestnega prometa (2013). Kazen, ki je navedena v tabeli, je polna kazen, ki velja po poteku 8 dni po pravnomočnosti plačilnega naloga. Globa oziroma kazen, ki je poravnana v roku 8 dni po pravnomočnosti plačilnega naloga, se razdeli na polovico, tako da kršitelj poravnava le polovični znesek, naveden v tabeli. Stanje kazenskih točk je nespremenjeno, na upravni enoti se samodejno brišejo po preteku 2 let od izdaje plačilnega naloga.

Kazni v zvezi s prekoračenimi hitrosti so navedene v 46. členu Zakona o pravilih cestnega prometa (2013). Kazni pri prekoračitvi s prometnim pravilom ali prometnim znakom dovoljene hitrosti v območju za pešce, v območju umirjenega prometa ali v območju omejene hitrosti so razvidne iz spodnje tabele.

Prekoračene vrednosti v km/h	Predpisana globa oziroma kazni	Kazenske točke
Do vključno 5 km/h	40 EUR	/
Nad 5 do vključno 10 km/h	80 EUR	/
Nad 10 do vključno 20 km/h	300 EUR	3
Nad 20 do vključno 30 km/h	1000 EUR	5
Več kot 30 km/h	1200 EUR	18

Tabela 11: Predpisane globe za prekoračene hitrosti v območjih za pešce, območjih umirjenega prometa ali v območjih omejene hitrosti
(Vir: Zakon o pravilih cestnega prometa, Uradni list RS)

Kazni pri prekoračitvi s prometnim pravilom ali prometnim znakom določene omejene hitrosti na cesti v naselju (2013, 46. člen).

Prekoračene vrednosti v km/h	Predpisana globa oziroma kazni	Kazenske točke
Do vključno 5 km/h	40 EUR	/
Nad 5 do vključno 10 km/h	80 EUR	/
Nad 10 do vključno 20 km/h	250 EUR	3
Nad 20 do vključno 30 km/h	500 EUR	5
Nad 30 do vključno 50 km/h	1000 EUR	9
Nad 50 km/h	1200 EUR	18

Tabela 12: Predpisane globe za prekoračene hitrosti na cestah v naselju
(Vir: Zakon o pravilih cestnega prometa, Uradni list RS)

Kazni pri prekoračitvi s prometnim pravilom ali prometnim znakom določene omejene hitrosti na cesti zunaj naselja, razen na avtocesti ali hitri cesti, ki ima fizično ločeni smerni vozišči z najmanj po dvema prometnima pasovoma in odstavnim pasom ali odstavnimi nišami, so opisane v tabeli 13.

Prekoračene vrednosti v km/h	Predpisana globa oziroma kazen	Kazenske točke
Do vključno 10 km/h	40 EUR	/
Nad 10 do vključno 20 km/h	80 EUR	/
Nad 20 do vključno 30 km/h	160 EUR	/
Nad 30 do vključno 40 km/h	250 EUR	3
Nad 40 do vključno 50 km/h	500 EUR	5
Nad 50 km/h	1200 EUR	18

Tabela 13: Predpisane globe za prekoračene hitrosti na cestah izven naselja
(Vir: Zakon o pravilih cestnega prometa, uradni list RS)

Kazni pri prekoračitvi s prometnim pravilom ali prometnim znakom določene omejene hitrosti na avtocesti ali hitri cesti, ki ima fizično ločeni smerni vozišči z najmanj po dvema prometnima pasovoma in odstavnim pasom ali odstavnimi nišami (2013, 46. člen) so navedene v tabeli 14.

Prekoračene vrednosti v km/h	Predpisana globa oziroma kazen	Kazenske točke
Do vključno 10 km/h	40 EUR	/
Nad 10 do vključno 30 km/h	80 EUR	/
Nad 30 do vključno 40 km/h	160 EUR	/
Nad 40 do vključno 50 km/h	250 EUR	3
Nad 50 do vključno 60 km/h	500 EUR	5
Nad 60 km/h	1200 EUR	9

Tabela 14: Predpisane globe za prekoračene hitrosti na avtocestah in hitrih cestah
(Vir: Zakon o pravilih cestnega prometa, uradni list RS)

V 45. členu Zakona o pravilih cestnega prometa (2013) pa je opredeljeno, kako mora voznik voziti, na koncu je določena tudi globa oziroma kazen.

V 1. odstavku navedenega člena zakon določa, da mora voznik hitrost in način vožnje prilagoditi poteku, tehničnim in drugim lastnostim ceste, stanju voziča, preglednosti, vidljivosti, prometnim in vremenskim razmeram, stanju vozila in tovora ter svojim vozniskim sposobnostim, tako da ves čas vožnje obvladuje vozilo oziroma ga lahko ustavi pred oviro, ki jo, glede na okoliščine, lahko pričakuje.

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

V 3. odstavku člena zakon voznikom prepoveduje sunkovito speljevati, zavirati ali ustavljati, razen v nevarnosti. Voznik dvoslednega vozila mora voziti tako, da ne zmanjšuje stabilnosti vozila, zlasti ne sme izpuščati krmila ali se voziti po dveh kolesih. Voznik enoslednega vozila mora voziti tako, da ne zmanjšuje stabilnosti vozila, zlasti ne sme izpuščati krmila ali se voziti po enem kolesu.

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

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

Odstavek	Voznik, ki ne potrebuje vozniškega dovoljenja	Voznik motornega vozila
1. odstavek	40 EUR	300 EUR + 3 KT
2. odstavek	40 EUR	300 EUR + 3 KT
3. odstavek	40 EUR	200 EUR / 300 EUR + 3 KT
4. odstavek	40 EUR	120 EUR
5. odstavek	/	120 EUR

Tabela 15: Predpisane globe neprilagojenih hitrosti voznikov, ki ne potrebujejo veljavnega vozniškega dovoljenja, in voznikov motornih vozil
(Vir: Zakon o pravilih cestnega prometa, uradni list RS)

Zakon o pravilih cestnega prometa (2013, 49. člen) navaja tudi, da omejitve hitrosti, določene s prometnimi pravili ter omejitve hitrosti, izražene s postavljenimi prometnimi znaki, ne veljajo za vozila:

- policije (belo-modra vozila) in druga vozila policije in drugih intervencijskih vozil (gasilno, rešilno vozilo ipd.)

Ne glede na zgoraj napisano morajo ti voziti na tak način in s takšno hitrostjo, da ves čas obvladujejo vozilo in da ne ogrožajo drugih udeležencev cestnega prometa ali njihovega premoženja.

5.2 NAPRAVE ZA MERJENJE HITROSTI V CESTNEM PROMETU

Slovenska policija lahko prekoračitev omejitve hitrosti izvaja zgolj s tehničnimi sredstvi. Tako se lahko vozniku dokaže njegova dejanska hitrost. Na območju policijske uprave Kranj za nadzor prometa uporabljajo vsaj en laserski merilnik hitrosti na policijsko postajo, mobilne dopplerske merilnike, dopplerjeve stacionarne merilnike, video nadzorne sisteme vgrajene v vozila in 1 videonazorni sistem, vgrajen na motorno kolo.

Za merjenje hitrosti v cestnem prometu uporabljajo laserje in radarje, s katerimi ugotavljajo hitrost vozil. Policisti in drugi organi za opravljanje svojih nalog uporabljajo naslednje tipe naprav za merjenje hitrosti, ki preventivno in represivno delujejo na voznike:

- video nadzorni sistem Provida 2000,
- stacionarni avtomobilski radar Multaradar C,
- laserski merilnik hitrosti traffiPatrol XR in
- stacionarni radar Ramet.

Na spletni strani Avtomanije (<http://www.avtomanija.com/default.asp?rb=7&id=106>) je navedeno, da policisti postaje prometne policije v Kranju pri svojem delu

uporabljajo naslednje merilnike hitrosti: video nadzorni sistem Provida 2000, stacionarni avtomobilski radar Multaradar C in laserski merilnik hitrosti traffiPatrol XR. Specializirana enota za promet, ki pokriva gorenjsko avtocesto, pri svojem delu uporablja stacionarni radar Ramet. Opišimo delovanje zgoraj navedenih naprav.

Video nadzorni sistem Provida 2000 je vgrajen na zmogljivo policijsko vozilo Škoda Superb modro-bele barve z 2,8-litrskim V6 motorjem s 142 kW (193 KM). Vozilo je opremljeno z video nadzornim sistemom Provida 2000, ki ga sestavlja prednja barvna kamera, glavna enota z LCD-prikazovalnikom, upravljalna enota (Police pilot), snemalnik za arhiviranje posnetkov in dodatna zadnja kamera. Meritev s tem vozilom deluje v gibanju, torej tukaj ne gre za fiksni oziroma stacionarni sistem opravljanja meritev hitrosti, ampak vozilo izmeri prekrškarja med vožnjo. Za lažje seznanjanje prekrškarja z neprilagojeno hitrostjo, ki jo je naprava izmerila, uporablja sistem povprečno hitrost. Za ugotavljanje povprečne hitrosti sta potrebna dva ključna podatka: prevožena pot (vozilo ima vgrajen tahograf) in porabljen čas. Za izračun povprečne hitrosti mora policijsko vozilo morebitnega kršitelja spremljati minimalno 500 metrov. Celoten proces, tako videoposnetek kot tudi vsi potrebni izmerjeni podatki, se shranijo na trdi disk, ki ga ima vozilo nameščenega na zadnjem delu. Trdi disk povprečno enkrat na teden povežejo s centralnim računalnikom na policijski postaji. Ugotavljanje hitrosti se meri le s prednjo kamero, zadnja se uporablja samo v pripravljalne namene, ko se policijskemu vozilu približuje kršitelj, zoper katerega bo uveden postopek ugotavljanja hitrosti. Ta sistem omogoča tudi nočno snemanje.

Multaradar C je statični sistem merjenja hitrosti, ki je nameščen v civilnih vozilih. Poleg dveh zmogljivih akumulatorjev, ki mu dajeta za največ 8 ur energije, je sistem sestavljen iz antene za oddajanje in sprejemanje frekvenc, rdeče bliskavice, digitalnega fotoaparata, trdega diska za shranjevanje slikovnega gradiva in ostalih podatkov ter upravljanje enote v potniški kabini. Merilnik hitrosti deluje na principu Dopplerjevega efekta, ki spreminja frekvence elektromagnetnega valovanja pri gibanju obsevanega objekta ali izvora sevanja. Antena v impulzih proizvaja elektromagnetno valovanje valovne dolžine 1 centimeter, v ozkem pasu 5° pri frekvenci 34,3 GHz. Oddajnik merilnika hitrosti oddaja magnetno valovanje v impulzih z znano časovno bazo. S fazo odbitega elektromagnetnega valovanja se določi smer (približevanje ali oddaljevanje) vozila. S tem merilnikom hitrosti lahko policisti izmerijo hitrost vozil, ki se približujejo ali oddaljujejo. Preden se vzpostavi delovanje sistema, mora operater v sistem vpisati potrebne podatke o kraju in času izvedenih meritev, določeno hitrost (limit), toleranco, ki je predpisana v Zakonu o meroslovju (5 km/h pri omejitvah do 100 km/h in 7 km/h pri omejitvah nad 100 km/h), način meritve (prihajajoča ali odhajajoča vozila) in vrste vozil (osebna ali tovorna vozila). Kot vse elektronske sisteme tudi tega vsako leto pošljejo na pregled, morebitno nadgrajevanje ali kalibriranje, za katerega pridobi certifikat o pravilnem

delovanju. Po končanih meritvah operater na USB-ključ pretvori podatke s trdega diska in jih posreduje glavnemu računalniku za nadaljnjo obravnavo.

Policisti pri merjenju hitrosti uporabljajo tudi zelo razširjeno napravo TraffiPatrol XR. Na Gorenjskem in po vsej Sloveniji ima vsaka policijska postaja v lasti tako napravo, prav tako pa se vsi policisti za vse navedene naprave udeležijo tečaja, na katerem pridobijo potrebna znanja za ravnanje s tako napravo. Delovanje naprave TraffiPatrol XR temelji na merjenju časa trajanja nevidnih laserskih impulzov, ki potujejo do ciljnega objekta in nazaj. Uporablja se povratna difuzna razpršenost laserskih impulzov, ki se odbijejo od površine ciljnega objekta. Po pritisku tipke za proženje meritve mikroračunalnik v periodičnem zaporedju krmili diodni laser. V času merjenja pol sekunde odda serijo 50 kratkih IR svetlobnih impulzov (valovne dolžine 904 nm), ki jih izseva oddajna optika. Po refleksiji na cilj prispejo delci teh svetlobnih impulzov preko sprejemne optike na foto diodo, ki tvori ustrezne električne sprejemne signale. Za vsak posamezni impulz se izmeri pretečeni čas poti od objekta in nazaj. Iz sprememb razdalje v času merjenja je moč pridobiti hitrost merjenega vozila. Kot vsaka naprava za merjenje hitrosti ima tudi omenjena določene omejitve: deluje pri temperaturi od -20 do $+60$ stopinj Celzija, meritve se lahko izvajajo od 10 do 1500 metrov. Z omenjeno napravo je možno izmeriti hitrost $10-500$ km/h. Naprava lahko izmeri tudi motilne naprave, takrat se na ekranu izpiše oznaka E14. Takšne naprave so z zakonom prepovedane. Za lažje ravnanje z laserskim merilnikom ima naprava optični daljnogled 8x in kopito, ki omogoča mirnejšo držo aparata in s tem lažji zadetek cilja. Ko napravo vključimo, opravi samodejni preizkus delovanja zaslona in preizkus umirjenosti kukala z laserskim snopom. Uporabnik naprave tudi ročno nastavi vizir (na kar ga naprava opozori), kjer si poljubno izbere nek objekt in naredi križ (združi horizontalo in vertikalo). Če vse funkcije delujejo brezhibno, uporabnik izbere določen program (na voljo je deset programov), ki je odvisen od tega, kje se izvajajo meritve: v/izven naselja itd. Celoten postopek merilec dobi zelo hitro, že v delčku sekunde se na zaslonu izpiše hitrost in razdalja, na kateri je bil kršitelj izmerjen. Tako kot vse naprave tudi ta zaznava vse podatke v interno spominsko ploščo. Za delovanje naprave skrbijo štiri baterije AA, ki omogočajo do 30 tisoč merenj.

Stacionarni radar Ramet, ki je postavljen ob robu cest ali pred vhodi v predore, je oblika merjenja hitrosti značilna predvsem na avtocestah, kjer nas že nekaj sto metrov pred postavljenim radarjem opozori tabla »pozor radar«. Radarji Ramet merijo v kotu 22° na cesto in so postavljeni na nevarnejših odsekih ceste. Tehnično delujejo podobno kot Multaradar C, in sicer z Dopplerjevim efektom. Stacionarni radar Ramet za delovanje potrebuje električno napeljavo. Po končanih meritvah policisti na USB-ključ pretvorijo podatke s trdega diska in jih posredujejo glavnemu računalniku za nadaljnjo obravnavo.

Vsi navedeni sistemi, razen stacionarnega radarja, so mobilni in ne zagotavljajo stalnega nadzora hitrosti na posameznih problematičnih točkah. Prav tako je obseg nadzora s tovrstnimi napravami odvisen od razpoložljivosti policistov. Slednji so zaradi različni interventnih dogodkov velikokrat napoteni na druge naloge, zato se nadzor v tem času ne izvaja.

Vsa merilna sredstva, ki jih uporablja policija, morajo po Zakonu o meroslovju pridobiti certifikat o skladnosti in biti pregledana. Na vsaki napravi je na vidnem mestu označen datum veljavnosti pregleda.

Natančnejše meroslovne in z njimi povezane tehnične zahteve, ki jih mora vsebovati merilnik hitrosti v cestnem prometu, postopki ugotavljanja skladnosti in overitev ter način označevanja so določeni v Pravilniku o meroslovnih zahtevah za merilnike hitrosti v cestnem prometu.

6 MOŽNI UKREPI ZA IZBOLJŠANJE STANJA

Na spletni strani Direkcije RS za ceste (<http://www.drc.si/Portals/1/Referati/T2-Zavasnik.pdf>) je zapisano, da ima slovenska policija več mobilnih naprav, s katerimi upravljajo policisti, vendar pa zaradi drugih nalog ne morejo vedno izvajati nadzora hitrosti. Zaradi tega je v načrtu za prihodnost absolutno povečanje stacionarnega merjenja hitrosti in namestitvev tovrstnih naprav.

Kot sta ugotovila Zavašnik in Leskovšek (<http://www.drc.si/Portals/1/Referati/T2-Zavasnik.pdf>), je najučinkovitejši način za varnost cestnega prometa stacionarno merjenje hitrosti. Povečanje števila stacionarnih naprav je predlagal tudi Evropski akcijski program za varnost prometa, ki ga je objavila evropska komisija in h kateremu je zavezana tudi Slovenija. V skladu s priporočili, ki jih je komisija izdala, mora Slovenija tudi poročati o implementaciji sistemov za stacionarno merjenje hitrosti. V Veronski deklaraciji je na temo implementacije evropskega akcijskega programa navedeno tudi, da bo tehnologija v prihodnosti celo nadomestila konvencionalne metode nadzora prometa.

Kot je navedeno v Resoluciji o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022 (2013, str. 4751–4752), ki tudi slovensko policijo zavezuje k novim in učinkovitejšim pristopom na področju umirjanja hitrosti, je ministrstvo za notranje zadeve (policija) zadolženo prav za vodenje projekta hitrost. Koristnost in učinkovitost uporabe tovrstnih sistemov je bila dokazana v številnih raziskavah.

V omenjeni Resoluciji o nacionalnem programu je med aktivnostmi za zmanjšanje hitrosti v naseljih in izven naselij navedeno:

- *»Z meritvami hitrosti zagotoviti veliko stopnjo verjetnosti, da bodo vozniki, ki ne bodo upoštevali omejitev hitrosti, pri prekrških zaloteni in v najkrajšem možnem času sankcionirani;*
- *uvajanje novih sistemov za merjenje hitrosti;*
- *izboljšanje prometne infrastrukture, ki bo na nevarnih odsekih (vstopi v naselja, pred šolami, vrtci) umirjala hitrost in v primeru prometnih nesreč zmanjševala možnosti za nastanek hudih posledic;*
- *omejitve hitrosti na posameznih odsekih cest je potrebno prilagoditi dejanskemu stanju (na nevarnih odsekih je potrebno dovoljene hitrosti zmanjšati, na odsekih, kjer prometna infrastruktura dovoljuje večje hitrosti, jih je treba tudi omogočiti) in hkrati z dobro prometno signalizacijo ljudi spodbuditi, da dejanske omejitve hitrosti spoznajo za primerne;*
- *s preventivnimi aktivnostmi ljudi informirati in izobraževati o nevarnostih vožnje s preveliko hitrostjo;*

- *spodbujati treninge varne vožnje, na katerih udeleženci praktično spoznajo nevarnosti vožnje s preveliko hitrostjo in se hkrati priučijo bolje obvladovati vozilo;*
- *izvedba seminarja o izvajanju meritev hitrosti, na katerem bi sodelovali vsi nadzorni organi, ki lahko izvajajo meritve;*
- *priprava kodeksa o meritvah hitrosti;*
- *spodbujanje uvajanja novih tehnologij v vozila (boljša pasivna varnost, tehnologije, ki bodo vozniku opozarjale, da vozi s primerno hitrostjo ali mu onemogočala, da vozi s preveliko hitrostjo)«.*

Na spletni strani direkcije za ceste (<http://www.drc.si/Portals/1/Referati/T2-Zavasnik.pdf>) so zapisane ključne naloge za doseg cilja, ki jih je predlagala Agencija za nadzor prometa RS:

- *»Učinkovita uporaba radarjev ter laserskih merilnikov. Najmanj 7 ur na dan merjenje z radarskimi merilniki in 5 ur na dan z laserskimi merilniki,*
- *najmanj 10 % meritev se izvede na krajih, kjer to zahtevajo ali pričakujejo občani,*
- *preostalih 20 % meritev je treba zagotoviti na točkah, kjer je problematike hitrosti največ, kjer so pogoste, vsakodnevne kršitve omejitev hitrosti. Pri tem se je treba osredotočiti na najhujše kršitve (če je obstoječa omejitev hitrosti na tej točki upravičena in primerna),*
- *upoštevanje krajev in časov prometni nesreč zaradi hitrosti, pri tem je skrajna oziroma minimalna uporaba radarjev na točkah in časih zgostitev prometnih nesreč zaradi hitrosti 70-odstotna,*
- *zagotoviti je treba, da se meritve hitrosti v naseljih izvajajo v smeri vhoda v naselje. Meritve ob izhodu iz naselja se izvajajo izjemoma oziroma le z odrejanjem vodstva policijske enote.«*

Slovenija se pri razvoju sredstev in učinkovitih načinov za izboljšanje stanja prometne varnosti zgleduje predvsem po državah v razvitem svetu, kot so na primer Anglija, Finska, Norveška, Švedska ipd. Kot je navedeno na spletni strani Direkcije RS za ceste (<http://www.drc.si/Portals/1/Referati/T2-Zavasnik.pdf>), je angleška raziskava pokazala, da bi nadzor hitrosti s kamerami zmanjšal povprečno hitrost za 9 km/h, tj. za 6 km/h več, kot je navedeno v Evropskem akcijskem programu za varnost prometa. Če bi bila celotna Evropa opremljena s takimi napravami, bi se zmanjšala tretjina vseh prometnih nesreč in prepolovilo bi se število mrtvih. Velika Britanija že uporablja stacionarne merilnike in je tudi zaradi tega trenutno najvarnejša država v Evropi. Navedena država je objavila tudi nove smernice o prometni varnosti pod imenom »New directions in speed management«, kjer je navedeno, da so se stacionarni merilniki pokazali kot zelo učinkovit sistem, saj so ugotovili, da se je povprečna hitrost zmanjšala skoraj za 10 km/h, prav tako se je

zmanjšalo število prometnih nesreč za 28 %. Tudi v Franciji zaznavajo uspehe pri varnosti cestnega prometa, in sicer se je število mrtvih zmanjšalo za 34 %. Uspeh se pozna predvsem zaradi velikega vložka v novo policijsko opremo in vodenje prometa nasploh. Nadaljevali bodo s postavitvijo stacionarnih naprav, saj so doprinesle k občutnem zmanjšanju prometnih nesreč.

Konkretni načrti za izboljšanje stanja prometne varnosti pri nas, kot ga je objavilo Ministrstvo za notranje zadeve, Generalna policijska oprava na spletni strani Direkcije RS za ceste (<http://www.drc.si/Portals/1/Referati/T2-Zavasnik.pdf>), so sledeči:

- ni fizičnega merjenja hitrosti (pomeni zmanjšanje stroška dela, ni potrebna fizična prisotnost policista, manjši stroški porabe goriva, ni neposrednega stika policista s kršiteljem),
- sodobnejša tehnika (večja kakovost ugotovljenih kršitev, saj je s fotografijo zadeva bolj dokazljiva in je manj pritožb, avtomatski prenos kršitev v zbirni center, kar pomeni, da ne bo potreben policist, manjše število okvar, 24-urna učinkovita uporaba, uporaba naprave v vseh vremenskih razmerah, pokritost večjega slovenskega cestnega omrežja kot z mobilnimi napravami),
- zbiranje podatkov in opravljanje preko nadzornega centra (skoncitrirane težave na eni točki, transparentni stroški delovanja, manjše število napak in povečanje učinkovite uporabe naprav).

V načrtu za prihodnost je poleg postavitve in opremljenosti cest s stacionarnimi radarji tudi optična povezava teh naprav ter električno napajanje. Tako se bodo vsi pridobljeni podatki stekali do nadzornega centra, kjer se bodo upravljale vse naprave in ves potreben material (plačilni nalogi, obdolžilni predlogi itn.). Razvoj merjenja hitrosti bo v prihodnosti tudi na cestnih odsekih, kjer se bo izračunala povprečna hitrost vožnje skozi določen cestni odsek.

Med drugim je za izboljšanje stanja potrebno preventivno delovanje in izobraževanje ljudi od najmlajših starostnih skupin v osnovnih šolah, do izobraževanja in ozaveščanja odraslih in starejših, da ljudem pride v zavest prilagojena hitrost in samokontrola. Predvsem je pomembno, da ljudje sami dojamejo, zakaj morajo voziti tako, kot jim velewa zakon in kot velewa agencija za promet, da se zavedo posledic, ki lahko nastanejo, da se izkopljemo iz brezglave in egoistične vožnje.

Navedeni cilj bi v prihodnje dosegli z: meritvami hitrosti, kjer bodo vozniki ustrezno sankcionirani; uvajanjem novih sistemov za merjenje hitrosti; izboljšanjem prometne infrastrukture; prilagoditvijo omejitev hitrosti na nevarnih odsekih; informiranjem in izobraževanjem ljudi glede nevarnosti hitrosti na cestah; spodbujanjem treningov varne vožnje; izobraževanjem nadzornih organov glede izvajanja meritev hitrosti;

pripravo kodeksa o meritvah hitrosti; vgrajevanjem novih, varnejših tehnologij v vozila.

7 ZAKLJUČEK

S statistično obdelavo podatkov smo dokazali, da je hitrost najhujši dejavnik na naših cestah, ki povzroči največ smrti in telesnih poškodb.

Ljudje v cestnem prometu nastopamo vsakodnevno. Na cestah se srečujemo najrazličnejši ljudje, tako mladi, polni elana, z zdravimi čutili in refleksi, kot tisti starejši z zelo veliko voznikiškimi izkušnjami in tisti z malo manj. Ko se ta različen spekter ljudi sreča na cesti, je potrebne predvsem veliko strpnosti in obzirnosti do drugih in drugačnih. Nemalokrat na cesti srečamo ljudi, ki z živčnostjo, nestrpnostjo, hupanjem in raznimi kretnjami pokažejo neodobravanje voznika, ki vozi po omejitvah. Taka nestrpnost privede do prehitre vožnje in na koncu tudi do nesreče. Takemu vedenju na naših cestah je potrebno narediti konec. Prometni in voznikiški kulturi je treba dati prednost in ljudi izobraževati v tej smeri.

Hitrost, prekoračena ali neprilagojena, je na naših cestah največji sovražnik sodobne družbe. Ko pa se vozniki držijo omejitev in prilagodijo svojo vožnjo, se začnejo dolgočasiti. Med vožnjo nato počnejo različne stvari od ličenja, telefoniranja, do ukvarjanja z otroki in hranjenja. Takšna dejanja odvrnejo pozornost od vožnje in posledično med drugim privedejo tudi do prometnih nesreč. Med vožnjo je treba pozornost usmeriti izključno v vožnjo. Šele tako bodo vozniki presenečeno opazili, koliko stvari, ki jih prej niso videli zaradi prehitre vožnje ali zaradi zapolnjevanja časa med vožnjo z različnimi dejavnostmi, opazijo.

“Naj varnost prometa ne postane nikogaršnja stvar,” je pisalo v ameriškem strokovnem članku na temo varnost cestnega prometa pred dobrimi tridesetimi leti. Danes se tega na PU Kranj na splošno v Sloveniji še kako zavedamo. Policija je eden od organov, ki ima moč ustaviti predrzne voznike, se trudi, da deviantna ravnanja na naših cestah ustavi. Veliko takih voznikov je uspešno zaključilo svoj epilog in tako se bo tudi nadaljevalo. Zelo uspešno se kaže tudi sodelovanje policije z lokalnimi skupnostmi, ki sodelujejo s policijo in predlagajo kontrole hitrosti tam, kjer si sami želijo. Najlažje je doma sedeti križem rok, se jeziti nad celotnim sistemom in gledati, kako mimo hiše že dlje časa vozijo prehitro. Rešitev je ravno v sodelovanju policije z lokalno skupnostjo, saj le stanovalci kritične točke v svojem okrožju najbolje poznajo. Na cestah, ki jih predlaga lokalna skupnost, se v različnih časovnih okvirjih, na različnih točkah opravi kontrola in tako poskrbi za vsa deviantna ravnanja.

Z analizo podatkov smo ugotovili, da se število mrtvih zaradi neprilagojene hitrosti na PU Kranj zmanjšuje, kar je pozitivno, vendar se zavedamo, da je vsako življenje, ki na naših cestah ugasne, dragoceno, zato je treba postoriti še veliko, da se bo zmanjšalo. Ugotovili smo tudi, da se največ prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodi na regionalnih cestah in cestah z uličnim sistemom, tako je tem vrstam cest potrebno posvečati večjo pozornost. Rešitev je v več kontrolah hitrosti, postavitvi več radarskih merilnikov in veliko preventivnega dela in akcij v smislu ozaveščanja ljudi o nevarnosti prehitre vožnje in uspešnem sodelovanju policije z lokalno skupnostjo. Cilj v prihodnosti vseh pa je v ljudi vcepiti samokontrolo, strpnost in ozaveščenost ter tako dvigniti voziško kulturo, da ljudem pride v zavest prilagojena hitrost in samokontrola. Predvsem je pomembno, da ljudje sami dojamejo, zakaj morajo voziti tako, kot jim velewa zakon, da se bodo zavedali posledic, ki lahko nastanejo, da se odvadimo brezglave in egoistične vožnje.

LITERATURA

Knjige

- Areh, I. (2003). *Osnove psihologije*. Ljubljana: Visoka policijsko-varnostna šola.
- Grizold, A. (1992). Oblikovanje slovenske nacionalne varnosti. *Razpotja nacionalne varnosti: Obramboslovne raziskave v Sloveniji*. Str. 59–93. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
- *Slovar slovenskega knjižnega jezika* (2014). Ljubljana: Inštitut za slovenski jezik Frana Ramovša.
- Mitar, M. (2007). Epistemološke predpostavke raziskovanja varnosti. *Varstvoslovje*, 9(1/2),34–41.
- Šeparovič, Z. (1978). Metodologijski pristup izučavanju sigurnosti prometa. *Čovjek i promet*, vol. 4, str. 111–128.
- Slack, B. (2009). *The geography of Transport System, The nature of transport policy*, 9, New York.
- Supe, A., Sušanj, R., Žlender, B. (2002). *Trideset let preventive in vzgoje v cestnem prometu*. Ljubljana: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije.
- Wolfers, A. (1962). *Discord and colaboration*. Baltimore: John Hopkins University Press.
- Zajc, L. (2010). Varnost cestnega prometa kot sistemska prвина. *10. Kongres o cestah in prometu*. Portorož, 20.–22. oktober 2010, str. 569–570.

Pravni viri

- Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022. *Uradni list RS*, št. 39/2013 z dne 6. 5. 2013.
- Zakon o pravilih cestnega prometa. *Uradni list RS*, št. 82/2013 z dne 8. 10. 2013.

Internetni viri

- Avtomanija. Dosegljivo na naslovu <http://www.avtomanija.com/default.asp>. Dostopno 23. 9. 2014.
- Hitrost in omejitve. Dosegljivo na naslovu <http://www.tecajcpp.com/cpp/hitrost.php>. Dostopno 6. 2. 2014.
- Nadzor policije. Dosegljivo na naslovu <http://www.policija.si/index.php/preventiva-/5628-usmeritve-za-delo-policije-na-podroju-varnosti-cestnega-prometa-za-leto-2004?tmpl=component&print=1&page=&lang=>. Dostopno 23. 9. 2014.
- *Naprave za merjenje hitrosti*. Dosegljivo na naslovu <http://www.avtomanija.com/default.asp?rb=7&id=106>. Dostopno 24. 9. 2014.

- *Ocena stopnje tveganja cest.* Dosegljivo na naslovu <http://www.eurorap.org/media/180936/EuroRAP-2528.pdf>. Dostopno 15. 8. 2014.
- *Policijske uprave.* Dosegljivo na naslovu www.policija.si/index.php/policijske-uprave. Dostopno 27. 7. 2014.
- *Preventiva v policiji.* Dosegljivo na naslovu <http://www.policija.si/index.php/preventiva-/prometna-varnost-category-blog/63787-hitrost-poasneje-je-varneje>. Dostopno 12. 8. 2014.
- *Preventivno delo policije.* Dosegljivo na naslovu <http://www.policija.si/index.php/preventiva-/prometna-varnost-category-blog/63787-hitrost-poasneje-je-varneje>. Dostopno 23. 9. 2014.
- *Stacionarno merjenje hitrosti na slovenskih avtocestah in predorih z radarjem – novost in nujnost.* Dosegljivo na naslovu <http://www.drc.si/Portals/1/Referati/T2-Zavasnik.pdf>. Dostopno 24. 9. 2014.
- *Statistična obdelava podatkov o hitrosti.* Dosegljivo na naslovu <http://www.policija.si/index.php/statistika/letna-poroila/631>. Dostopno 1. 8. 2014.
- *Statistika prometne varnosti na PU Kranj.* Dosegljivo na naslovu <http://www.policija.si/index.php/policijske-uprave/pu-kranj/statistika>. Dostopno 12. 9. 2014.
- *Zavorna, reakcijska pot in pot ustavljanja.* Dosegljivo na naslovu <http://www.tecajcpp.com/cpp/hitrost.php>. Dostopno 24. 4. 2014.