

# **HITROST – POČASNEJE JE VARNEJE**

(PROGRAM AKTIVNOSTI)

18. junij – 9. julij 2007



## **1. UVOD**

Ministrstvo za notranje zadeve in Policija kot organ v sestavi ter soustvarjalec Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa dnevno spremljata prometnovarnostno problematiko na slovenskih cestah, povezano predvsem z neupoštevanjem prometnih pravil in tudi z dokaj nizko kulturo udeležencev v cestnem prometu. Posledice takšnega obnašanja so pogosto prometne nesreče, ki imajo hude posledice, tako za posameznike kakor tudi za družbo kot celoto. Nedvomno je izguba življenja najhujša posledica prometnih nesreč, vendar se moramo zavedati, da so tudi hudo in lahko telesno poškodovani ter velika materialna škoda nacionalni problem. Letošnji načrt Vlade RS za zagotavljanje varnosti cestnega prometa predvideva več prioritetenih področij delovanja vladnih in nevladnih organizacij, katerih namen je vplivati na obnašanje voznikov v vozilih ter posredno zmanjševati najhujše posledice prometnih nesreč. Med prioritetenimi področji je na prvem mestu problematika hitrosti.

Hitrost je na slovenskih in tudi evropskih cestah glavni dejavnih prometnih nesreč, predvsem tistih z najhujšimi posledicami. Tudi v letu 2006 se je ponovno potrdilo dejstvo, da stopnja poškodb v prometnih nesrečah narašča sorazmerno s hitrostjo.

Prav tako se je potrdilo dejstvo, da ljudje vozimo tako, kot živimo. Vzporedno z naraščanjem življenjskega in delovnega tempa narašča tudi naša vsakodnevna naglica, ki se pogosto odraža tudi na cesti. Nekateri vozniki namreč pozabljajo, da promet in cesta napak ne oproščata. Dovolj je le trenutek in življenje se posamezniku lahko popolnoma spremeni.

V Sloveniji so se v preteklosti s problematiko hitrosti ukvarjali različni organi, zlasti pa Policija, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in Ministrstvo za promet. Poleg represivnega ukrepanja zoper voznike, ki svoje vožnje niso prilagodili omejitvam oziroma razmeram na cesti, pa je bilo ogromno dela, truda in sredstev vloženega v preventivno delovanje in izboljšanje cestne infrastrukture. S podobnimi metodami dela se ukvarjajo tudi v drugih evropskih državah, učinki umirjanja hitrosti pa so različni in predvsem odvisni od vozniške kulture.

Ker bomo v tej preventivni akciji sodelovali vsi dejavniki, povezani s prometno varnostjo na slovenskih cestah, pričakujemo, da nam bo s skupnim delovanjem uspelo najhujše posledice prometnih nesreč vsaj nekoliko omiliti.

## **2. CILJA**

Glede na namen sta v tej akciji opredeljena naslednja cilja:

### **1. ZMANJŠANJE ŠTEVILA MRTVIH ZARADI NEPRILAGOJENE HITROSTI NA SLOVENSKIH CESTAH**

Od 18. junija do 9. julija 2006 je na slovenskih cestah zaradi neprilagojene hitrosti umrlo 11 oseb, 41 jih je bilo hudo, 285 pa lahko telesno poškodovanih. V istem obdobju leta 2005 je umrlo 5 oseb, 48 jih je bilo hudo, 278 pa lahko telesno poškodovanih (vir: MNZ GPU). Najpomembnejši cilj akcije je zmanjšanje najhujših posledic prometnih nesreč zaradi hitrosti.

### **2. POVEČANJE SPOŠTOVANJA PREDPISOV O OMEJITVI HITROSTI**

Po podatkih Direkcije Republike Slovenije za ceste se povprečne hitrosti vozil v letu 2006 niso bistveno spremenile. Opazna so le majhna nihanja na nekaterih števnih mestih. Glede na posledice prometnih nesreč je prioritarna naloga policije oziroma vsakega voznika zmanjšanje povprečnih hitrosti. Edina prava načina sta doslednejše spoštovanje omejitev hitrosti in ustrezna prilagoditev vožnje razmeram na cesti. S tem bi ob morebitni prometni nesreči obvarovali marsikatero življenje. Z akcijo se krepi tudi zavest, da lahko za lastno varnost in varnost drugih udeležencev v prometu največ storimo sami.

### 3. ANALIZA

Iz analize stanja na tem področju so razvidne naslednje ključne ugotovitve:

- Zaradi neprilagojene hitrosti je na slovenskih cestah leta 2006 umrlo 111 oseb (ali 42,4 % vseh umrlih).
- Zaradi neprilagojene hitrosti je bilo v letu 2006 na slovenskih cestah 433 oseb hudo telesno poškodovanih (ali 35,6 % vseh hudo telesno poškodovanih).
- Neprilagojena hitrost je pogosto povezana tudi z drugimi vzroki prometnih nesreč, kot so nepravilna stran oziroma smer vožnje, nepravilnosti pri prehitevanju in izsiljevanje prednosti.
- Vozniki, ki vozijo prehitro, so pogosto tudi pod vplivom alkohola. Leta 2006 je bil namreč v vsaki tretji prometni nesreči, katere vzrok je bila neprilagojena hitrost, voznik tudi pod vplivom alkohola.

Po veljavni zakonodaji sme voznik voziti s takšno hitrostjo, da vozilo ves čas obvladuje in da ga lahko ustavi pred oviro, ki jo glede na okoliščine lahko pričakuje. Hitrost in način vožnje mora prilagoditi svojim sposobnostim, lastnostim in stanju ceste ter preglednosti na njej, gostoti in drugim značilnostim prometa, vremenskim razmeram ter značilnostim vozila in tovora v njem ali na njem (30. člen Zakona o varnosti cestnega prometa, Uradni list RS, št. 133/2006 – UPB4).

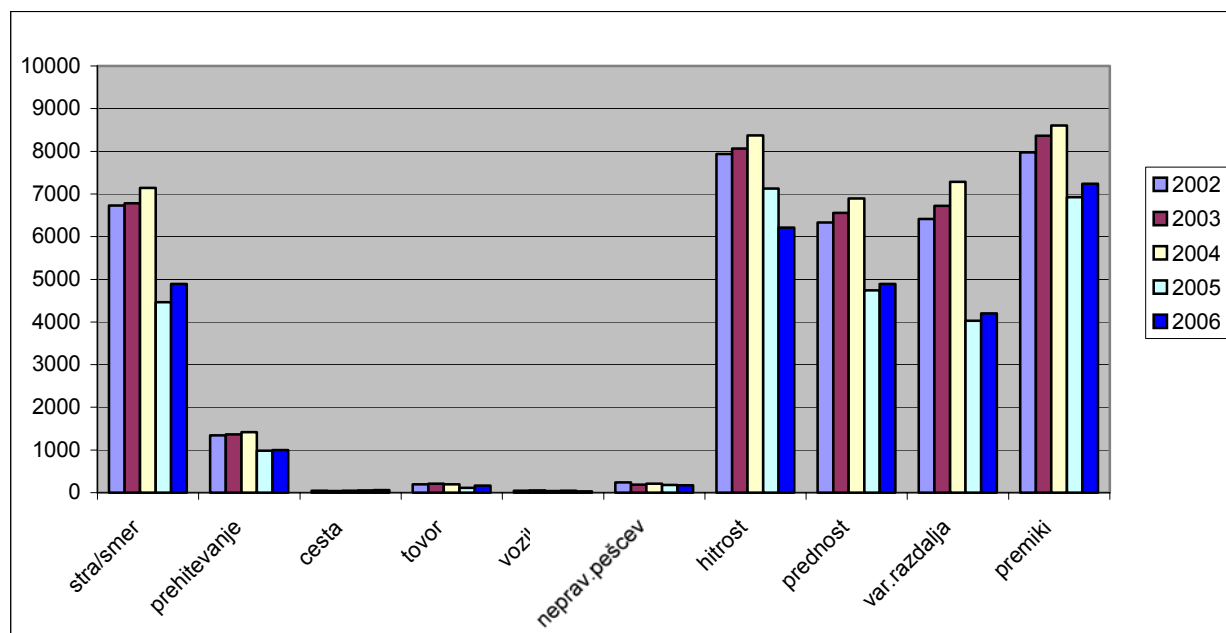
Vožnjo vozil z neprilagojeno hitrostjo lahko najbolj natančno spremljamo z analizami prometne varnosti, ki v zadnjih letih jasno kažejo, da je to največji problem slovenske prometne varnosti. Leta 2006 je na slovenskih cestah zaradi neprilagojene hitrosti umrlo 111 oseb, 433 jih je bilo hudo, 3.942 pa lahko telesno poškodovanih. V primerjavi z letom 2005 se je število umrlih zaradi neprilagojene hitrosti zmanjšalo za 2,6 %, število hudo poškodovanih za 17,0 % in število lahko poškodovanih za 2,4 % (MNZ GPU, 2006).

Lani je bila neprilagojena hitrost vzrok skupno 6.215 prometnih nesreč (tabela 1), kar je sicer nekoliko manj kot leta 2005 (7.127)<sup>1</sup>, precej pa se je zmanjšal tudi delež prometnih nesreč, za nastanek katerih je v policijskih zapisnikih navedena neprilagojena hitrost. V zvezi s tem je potrebno omeniti, da je hitrost pogosto povezana tudi z nekaterimi drugimi dejavniki, kot so nepravilna stran in smer vožnje, nepravilnosti pri prehitevanju in nespoštovanje pravil o prednosti (tabela 2).

---

<sup>1</sup> Podatki v oklepaju so za leto 2005

Tabela 1: Najpogostejši dejavniki prometnih nesreč



Leta 2006 se je delež prometnih nesreč zaradi hitrosti (po povečanju v letu 2005) bistveno zmanjšal (tabela 2) in je najnižji v zadnjih letih – 15,6 %.

Tabela 2: Deleži (v %) prometnih nesreč zaradi hitrosti glede na skupno število prometnih nesreč

Leto	Delež v %
1999	20,1
2000	19,1
2001	20,2
2002	19,9
2003	19,5
2004	19,4
2005	22,9
2006	15,6

Opazno je precejšnje nihanje števila mrtvih in poškodovanih v prometnih nesrečah zaradi hitrosti (tabela 3). Število umrlih se je zmanjšalo v primerjavi s prejšnjima dvema letoma, pomembno pa je tudi bistveno manjše število hudo telesno poškodovanih.

Tabela 3: Posledice prometnih nesreč zaradi hitrosti po letih

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Mrtvi</b>	202	166	158	166	135	149	132	140	117	102	128	114	111
<b>HTP</b>	998	969	758	790	662	742	1054	944	621	585	528	523	433
<b>LTP</b>	2.011	2.097	2.058	2.423	2.078	2.331	2.808	9.771	3.757	4.483	4.949	4.040	3.942

Razmerja med starostnimi kategorijami se v analiziranih letih načeloma ne spreminjajo. Največkrat so povzročitelji prometnih nesreč stari nad 18 do 44 let.

Tabela 4: Starost povzročiteljev prometnih nesreč zaradi hitrosti

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>do 7 let</b>	5	1	2	2	1	1
<b>od 7 do 14</b>	19	20	10	23	10	8
<b>od 14 do 16</b>	75	75	52	50	62	57
<b>od 16 do 18</b>	162	137	134	137	122	149
<b>od 18 do 24</b>	2.530	2.469	2.561	2.681	2.105	1.799
<b>od 24 do 34</b>	2.261	2.378	2.584	2.621	2.249	1.963
<b>od 34 do 44</b>	1.421	1.449	1.415	1.412	1.232	1.015
<b>od 44 do 54</b>	891	982	941	1.037	889	775
<b>od 54 do 64</b>	398	398	372	364	363	327
<b>nad 64</b>	209	239	218	211	208	189

Vrsta povzročitelja prometnih nesreč je neposredno odvisna od števila teh vozil na cestah. Zato je največ povzročiteljev voznikov osebnih avtomobilov, tovornih vozil in motornih koles.

Tabela 5: Vrsta povzročitelja prometnih nesreč zaradi hitrosti

	2002	2003	2004	2005	2006
<b>kolesar</b>	104	110	135	114	124
<b>voznik avtobusa</b>	18	22	17	18	18
<b>voznik delovnega stroja</b>	3	3	2	4	2
<b>vozni kolesa z motorjem</b>	181	154	137	158	144
<b>voznik kombiniranega vozila</b>	85	67	96	52	35
<b>voznik mopeda</b>	2	1	4	7	4
<b>voznik motornega kolesa</b>	185	254	260	281	270
<b>voznik osebnega avta</b>	7.124	7.189	7.451	6.141	5.319
<b>voznik specialnega vozila</b>	13	12	15	13	10
<b>voznik tovornega vozila</b>	376	407	372	421	308
<b>voznik traktorja</b>	15	26	23	14	16

V zadnjih letih se opazno povečuje delež prometnih nesreč zaradi hitrosti na avtocestah in hitrih cestah. Vzrok je verjetno pospešena gradnja avtocestnega omrežja. Zmanjšuje pa se delež teh nesreč na cestah nižjih kategorij.

V nadaljevanju so predstavljeni deleži prometnih nesreč zaradi hitrosti po posameznih cestah glede na skupno število prometnih nesreč.

**Tabela 6: Delež (v %) prometnih nesreč zaradi hitrosti – po vrsti ceste**

	2002	2003	2004	2005	2006
<b>AC</b>	7,8	8,9	10,4	10,1	11,8
<b>GC I. reda</b>	8,2	6,6	5,6	6,0	6,6
<b>GC II. reda</b>	5,5	5,06	5,6	5,3	6,1
<b>HC</b>	1,8	1,9	2,0	3,0	3,8
<b>RC I. reda</b>	5,8	6,0	6,2	5,7	7,6
<b>RC II. Reda</b>	8,7	9,1	8,8	7,4	9,1
<b>lokalna cesta</b>	9,9	9,6	9,6	8,8	8,8
<b>ulični sistem</b>	29,1	28,9	28,3	28,4	29,6
<b>brez uličnega sistema</b>	14,7	15,6	15,2	17,2	16,6

Seveda pa se je potrebno zavedati, da se tudi v drugih dejavnikih prometnih nesreč zelo pogosto skrivajo elementi neprilagojene hitrosti. Ob upoštevanju tega je delež neprilagojene hitrosti kot vzroka prometnih nesreč še večji.

## 4. UKREPI

## A/ Ukrepi od 14. do 28. aprila 2007, od 18. junija do 9. julija 2007

Zap. št.	VRSTA UKREPA	IZVAJALEC	ČAS IZVEDBE	KRAJ IZVEDBE	OPOMBA
1.	Seznanjanje javnosti preko medijev	Policija, MZP, DRSC – SPV	pred akcijo in med njo	elektronski in tiskani mediji (gradivo SPV – filmi ...)	po akciji seznanitev javnosti z njenim potekom
2.	Intenziviranje nadzora hitrosti na kritičnih odsekih	Policija	med akcijo	državne in lokalne ceste	
3.	Zagotovitev čim večje uporabe vseh merilnikov hitrosti	Policija	med akcijo	določi izvajalec	
4.	Med meritvami hitrosti dosledna uporaba odsevnih brezrokavnikov	Policija	med akcijo	državne in lokalne ceste	
5.	Posredovanje novih, aktualnih posnetkov uporabe video-nadzornih sistemov javnosti	Policija	pred akcijo	določi izvajalec	
6.	Postavitev policijskih vozil, maket policijskih vozil in policistov	Policija	med akcijo	določi izvajalec	
7.	Dopis občinskim SPV o poteku akcije in nalogah občinskih SPV	DRSC – SPV	pred akcijo	določi izvajalec	
8.	Predstavitve akcije na lokalni ravni	občinski sveti SPV, Policija	med akcijo	način in kraj določijo izvajalci sami	obisk lokalnih medijev
9.	Posredovanje podatkov o povprečnih hitrostih	DRSC	po akciji	lokacije bodo izbrane naknadno, glede na to, kateri odseki bodo nadzirani, in glede na lokacijo avtomatskih števec	DRSC po akciji posreduje podatke o povprečnih hitrostih za 4 številna mesta, in sicer za en teden pred začetkom akcije in en teden po akciji
10.	Svetovanje o varčni vožnji	DRSC – SPV	med akcijo	v sodelovanju z občinskimi SPV	brošure, različne aktivnosti
11.	Seznanitev javnosti s telesnimi poškodbami, ki nastanejo zaradi neprilagojene hitrosti	Ministrstvo za zdravje	med akcijo		dr. medicine pojasni poškodbe v elektronskih medijih (TV), po poprejšnjem dogovoru z MZP, MZ in TV



12.	Ura pri teoretičnem usposabljanju v avtošolah, posebej namenjena prilagajanju hitrosti razmeram na cesti	MNZ-DUNZ, Sekcija avtošol pri GZS in avtošole	med akcijo	predavalnice avtošol	v določenem terminu vsaka avtošola med teoretičnim usposabljanjem (tečaj CPP) eno uro posebej nameni obravnavi vožnje s prilagojeno hitrostjo
13.	Nadzor hitrosti s pomočjo tahografov	Policija, Prometni inšpektorat RS	med akcijo	določi izvajalec	
14.	Predstavitve delovanja sistemov za merjenje hitrosti javnosti (po policijskih upravah)	Policija	enkrat med akcijo	določi izvajalec	
15.	Okrožnica za predstavitve nevarnosti vožnje s preveliko in neprilagojeno hitrostjo ter posledic prometnih nesreč v vseh srednjih in poklicnih šolah	Ministrstvo za šolstvo, DRSC – SPV	enkrat med akcijo	vse srednje in poklicne šole	
16.	Obvestilo javnosti o vplivu prevelike hitrosti na onesnaževanje okolja	Ministrstvo za okolje DRSC – SPV	enkrat med akcijo	na spletni strani MO	
17.	Poziv ministra za notranje zadeve zaposlenim v državni upravi, da med udeležbo v prometu dosledno spoštujejo omejitve hitrosti	Ministrstvo za notranje zadeve, Policija	enkrat med akcijo	na spletni strani ter v obliki pisma	
18.	Označitev ohišij stacionarnih merilnikov hitrosti (npr. z rumenim lepilnim trakom)	DARS, Policija	med akcijo		
19.	Izdelava in delitev pripomočka "Da se življenje ne ustavi"	ZŠAM, Policija, DRSC – SPV	med akcijo		

**B/ Ukrepi, ki se izvajajo vse leto**

1.	Prometne delavnice "Mladost naj bo radost tudi v prometu"	DRSC – SPV, občinski SPV, srednje šole	februar–junij september–december	srednje šole	
2.	Lokalne prireditve, s poudarkom na opozarjanju o vplivu hitrosti na prometne udeležence	DRSC – SPV	februar–december	šole, vrtci, občinski SPV, nakupovalna središča, centri ...	demonstracijske naprave: Stopko, tehtnice ...
3.	Priprava sprememb zakonskih določb, ki se nanašajo na prekoračitev hitrost	Ministrstvo za promet	do septembra 2007		
4.	Izgradnja krožišč	DRSC	vse leto	določi izvajalec	
5.	Sanacija nevarnih odsekov	DRSC	vse leto	določi izvajalec	
6.	Izgradnja ovir za umirjanje prometa	DRSC, lokalne skupnosti	vse leto	določi izvajalec	

## 5. MEDIJSKE AKTIVNOSTI

V Ministrstvu za notranje zadeve bodo v skladu z internim načrtom medijskih aktivnosti pripravljene in izvedene vse medijske aktivnosti, s katerimi bo podprta ta akcija, in sicer:

- priprava gradiva za objavo na internetu,
- priprava in izvedba novinarske konference na Ministrstvu za notranje zadeve,
- dogovor s predstavniki elektronskih medijev za medijsko podporo ukrepov v času akcije,
- vsakodnevno obveščanje javnosti o poteku akcije (v jutranjih predstavitev o delu v zadnjih 24 urah) in morebitnih posebnostih,
- posredovanje podatkov o ukrepih zainteresirani javnosti,
- objava končnih ugotovitev akcije na internetu.

## 6. ZAKLJUČEK

Menimo, da bo preventivna akcija »**Hitrost – počasneje je varneje**« prispevala k večji varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu.

Glede na tuje raziskave (domačih ni) bi lahko pričakovali bistveno izboljšanje prometne varnosti, če bi se povprečna hitrost vožnje zmanjšala. Kot primer naj navedemo nekaj izsledkov teh raziskav:

- Če bi zmanjšali povprečno hitrost v naseljih za 1 km/h, lahko v naslednjem letu pričakujemo zmanjšanje števila prometnih nesreč za približno 4 %.
- Zmanjšanje povprečne hitrosti za 1 km/h zunaj naselja pomeni zmanjšanje števila prometnih nesreč zaradi hitrosti za približno 2 %.
- Če bi zmanjšali povprečno hitrost, bi se poleg zmanjšanja števila prometnih nesreč ublažile tudi posledice, predvsem pri šibkejših udeležencih v cestnem prometu (verjetnost smrti pešca se s 85 % pri hitrosti 50 km/h zmanjša na manj kot 10 % pri 30 km).

S tem bo nedvomno dosežen namen akcije.