



Šolski center Celje

Srednja šola za storitvene dejavnosti in logistiko

IZZIVI ZA IZBOLJŠANJE PROMETNE VARNOSTI NA CELJSKEM

Raziskovalna naloga

Mentor:

mag. Božidar ŽIBRET, prof.

Avtor:

Tamara POTOČNIK, 4P1

Nejc ARZENŠEK, 4P1

Luka LANCNER, 4P1

Marec 2018

KAZALO VSEBINE

KAZALO VSEBINE	2
1 UVOD	3
1.1 HIPOTEZE	3
1.2 PROBLEM	3
1.3 NAMEN IN CILJI RAZISKAVE	4
1.4 METODE DE LA	4
4 PROMETNA VARNOST	5
4.1 EURORAP	5
4.2 EURORAP SLOVENIJA	6
5 ALKOHOL V PROMETU	7
5.1 UČINKI ALKOHOLA	7
5.2 KAZNI ZA VOŽNJO POD VPLIVOM ALKOHOLA	10
5.3 ODNOS DO ALKOHOLA V SLOVENIJI	12
6 DROGE V PROMETU	13
6.1 KANABIS	14
6.2 MARIHUANA	15
6.3 HAŠIŠ	15
6.4 STIMULANTI	16
6.5 KOKAIN	16
6.6 INDIKATOR ZA DROGE	18
7 PROMETNA SIGNALIZACIJA	19
8 PROMETNE NESREČE	21
8.1. ANALIZA PROMETNIH NESREČ	22
8.2 INTERVJU S POLICISTOM TOMAŽEM AUBREHTOM	24
8.3 ANKETA	26
8.3.1 REZULTATI ANKETE	27
9 REŠITEV ZA KRIŽIŠČA S KRITIČNIMI TOČKAMI	29
11 POTRDITEV HIPOTEZ	34
12 ZAKLJUČEK	35
13 VIRI IN LITERATURA	37
14 KAZALO GRAFIKONOV	38
15 KAZALO SLIK	38
16 KAZALO TABEL	38

1 UVOD

Prometna nesreča je nesreča na javni cesti in nekategorizirani cesti, če je bilo udeleženo vsaj eno premikajoče vozilo in je v nesreči umrlo eno ali več oseb, ali so bile osebe telesno poškodovane oz. če je nastala gmotna škoda. V prometni nesreči so lahko povzročene poškodbe ali smrt ljudem ali živalim ali samo materialna škoda. Prometne nesreče se dogajajo zaradi različnih dejavnikov, ki se navezujejo na voznika, vozilo in okolico oz. okolje. Pri vozniku so lahko: izkušnje, psihofizično stanje posameznika, čustveno stanje in karakter. Vozilo mora biti v brezhibnem stanju za varno sodelovanje v prometu. Pod okolje oz. okolico spadajo ostali udeleženci v prometu kot so lahko pešci in kolesarji. Samo okolje zaznamuje predvsem stanje cest. V nesrečah pride lahko do smrti, invalidnosti ali do finančnih stroškov tako za družbo kot za posameznega udeleženca.

Udeleženec v prometni nesreči je vsaka fizična oseba, ki je s svojim ravnanjem pripomogla, da je prišlo do nesreče in vsakdo, ki je v nesreči utrpel škodo, bil telesno poškodovan ali zaradi posledic nesreče umrl.

1.1 HIPOTEZE

Hipoteza 1:

Število prometnih nesreč se od leta 2012 do 2016 kljub ukrepom države, policije in preventivnih akcij nekaterih društev in organizacij ni bistveno zmanjšalo.

Hipoteza 2:

Vzroki za prometne nesreče ostajajo še vedno enaki.

1.2 PROBLEM

Prometne nesreče so eden najpogostejših vzrokov umrljivosti v Sloveniji. Problem raziskovalne naloge je poiskati vzroke in posledice prometnih nesreč na območju Celja in širše okolice, jih analizirati ter poiskati ustrezne rešitve, da bi se število prometnih nesreč zmanjšalo.

1.3 NAMEN IN CILJI RAZISKAVE

Namen raziskovalnega dela je analizirati vzroke in posledice prometnih nesreč na območju Celja.

Cilj raziskovalnega dela je poiskati ustrezne rešitve, ki bi pripomogle k zmanjšanju števila prometnih nesreč.

1.4 METODE DELA

Metode dela so razdeljene na teoretični in praktični del.

Teoretični del zajema naslednje metode dela:

- Induktivna deduktivna metoda (metoda sklepanja iz posameznih primerov na splošno in obratno),
- analitična metoda (metoda razčlenjevanja na posamezne dele),
- komparativna metoda (metoda primerjave),
- metoda deskripcije (metoda opisovanja posameznih pojmov),
- metoda kompilacije (metoda uporabe izpiskov, citatov, navedba drugih avtorjev).

V praktičnem delu, v katerem smo odgovorili na raziskovalna vprašanja, smo uporabili naslednje metode dela:

- metoda spraševanja (vnaprej pripravljena vprašanja – voden pogovor),
- anketiranje,
- zbiranje podatkov,
- analiza podatkov,
- vrednotenje oz. evalvacija podatkov.

Primarni viri zbiranja podatkov se v našem primeru nanašajo na prebiranje strokovne literature in člankov na spletnih straneh ali v revijah.

4 PROMETNA VARNOST

Strategija varnosti v cestnem prometu se osredotoča na preprečevanje hudih poškodb in smrti. Prometne nesreče so posledica nepravilnosti v sistemu vozila, človeški faktor in cesta z okoljem in zato je logična posledica potreba po učinkovitih strategijah za izboljšanje varnosti vseh treh naštetih faktorjev. Prometna varnost se nanaša na metode in ukrepe za zmanjšanje tveganja udeležencev v prometu, da se ne bi poškodovali ali celo umrli v prometnih nesrečah.

[Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Prometna_varnost].

4.1 EURORAP

EuroRAP (European Road Assessment Programme) je evropski neodvisen program ocene varnosti cest, ki ga je ustanovila mednarodna neprofitna organizacija, katere člani so avtoklubi, nacionalni in regionalni skrbniki cestnega omrežja, znanstveno raziskovalni inštituti in strokovnjaki različnih strok, ki se srečujejo in delujejo v okviru vsebin prometne varnosti na cestah.

Pokaže nam pot in način, kako lahko naredimo ceste bolj varne, ceste, ki v svojem izdelanem sistemu lahko oprostijo napako voznika in ga zaradi te napake v svoji izvedbeni formi ne kaznujejo s smrtjo ali poškodbo. Program je kompatibilen z zelo razširjenim in poznanim programom EuroNCAP (program ocenjevanja avtomobilskih trkov »crash-testov«), kjer se varnost novih vozil ocenjuje z zvezdicami. V tem primeru se z zvezdicami ocenjuje.

S programom EuroRAP nameravamo:

- informirati uporabnike cest glede nivoja varnosti ter stopnje tveganja cest, ki jih uporabljajo;
- omogočiti uporabo podatkov v sodobnih navigacijskih napravah – možnost izbire najvarnejše poti;
- ponuditi dodatno informacijo odgovornim snovalcem, projektantom, upravljavcem in vzdrževalcem cest, politikom, uporabnikom in celotni javnosti v obliki neodvisnega testa cest;
- slovenske ceste primerjalno umestiti med evropsko cestno omrežje. [Vir: <https://www.amzs.si/varnost/projekti-in-akcije/projekt-eurorap>]

4.2 EURORAP SLOVENIJA

EuroRAP s svojo vsebino v slovenskem prostoru ponuja odgovornim in javnosti neodvisen in konsistenten sistem za ocenjevanje varnosti cest in ugotavljanje učinkovitosti implementacije ponujenih rešitev v vsakdanje življenje in s tem tudi v povečanje prometne varnosti. Projekt dokazuje sorazmerno velik razkorak med posledicami prometnih nesreč in varnostjo po posameznih cestah v državi.

Tako se uporabnikom cest, javnosti, politikom, projektantom in inženirjem pregledno prikaže, katere ceste imajo nesprejemljivo in previsoko stopnjo tveganja. Tovrstne ceste je potrebno še toliko bolj pozorno preučiti in odpraviti nepravilnosti, ki prežijo na uporabnike. Dokazano je bilo, da so stroški potrebnih ukrepov na cesti nemalokrat zanemarljivi v primerjavi s posledicami prometnih nesreč.

Konzorcij EuroRAP Slovenija sestavljajo:

- AMZS - Avto moto zveza Slovenije (nosilec projekta);
- Ministrstvo za notranje zadeve RS;
- Policija RS;
- Ministrstvo za promet RS;
- Direkcija Republike Slovenije za ceste;
- Družba za avtoceste Republike Slovenije;
- Prometno tehniški inštitut Fakultete za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani (strokovna in tehnična podpora projektu).

Na podlagi podatkov o državnem cestnem omrežju, podatkov o prometnih obremenitvah ter podatkov o prometnih nesrečah za obdobje 2006-2008 so bile izdelane karte tveganja (Risk Maps) za avtoceste in hitre ceste, glavne ceste prvega in drugega reda ter za regionalne ceste. Karte tveganja prikazujejo število nesreč s težko poškodovanimi ali mrtvimi udeleženci glede na milijardo prevoženih kilometrov.

[Vir: <https://www.amzs.si/varnost/projekti-in-akcije/projekt-eurorap>]

5 ALKOHOL V PROMETU

Alkohol uživamo zaradi njegovih učinkov in zaradi socialnih pomenov, ki mu jih pripisujemo. Alkohol je snov, ki čarobno spremeni svet, saj učinkuje na naše telo oziroma na naša čutila tako, da doživljamo našo okolico na spremenjen (nerealen) način. Alkohol je legalna droga, ki ga uporablja večina posameznikov v naši družbi, večina odraslih posameznikov ni v zadostni meri kritična do varljivosti učinkov uživanja le tega, zato lahko pride do zlorabe alkohola.

Do težav pri vožnji pod vplivom alkohola pride, ko pride do toksičnih učinkov alkohola na posameznika. Alkohol je legalna droga, ki vpliva na voznikovo ravnanje tudi pri majhnih količinah. V raziskavah, ki so jih naredili v tujini, so ugotovili, da že s prvim kozarcem alkoholne pijače začnejo slabeti vozniške sposobnosti, podaljšuje se reakcijski čas in povečuje se število napačnih odločitev.

Z večanjem koncentracije pa se negativne posledice povečujejo. Dogovorjena meja za običajne voznike je 0,24 g alkohola na l izdihanega zraka ali 0,5 grama alkohola na kg telesne teže, za začetnike, poklicne voznike in druge posebne skupine voznike pa je zahtevana popolna treznost.

[Vir: Problematika alkohola v prometu; 2015]

5.1 UČINKI ALKOHOLA

So naslednji:

- vid in zaznavanje: zožanje vidnega polja, zmanjša odpornost na bleščanje, oslabi sposobnost prepoznavanja različnih odtenkov svetlobe, zmanjša zmožnost očesne leče;
- na prepoznavanje barv – posledično tako vpliva na zaznavanje gibanja, globine, dojetje oddaljenosti/bližine;
- motorika: upočasni hitrost odzivanja in spremeni doživljanje časa;
- samodojemanje: samoprecenjevanje, odsotnost uvida v oslabiljeno delovanje čutil, daje občutek poguma in vsemogočnosti pri obvladovanju stvari, ki se jih človek loti v opitem stanju.

[Vir: Problematika alkohola v prometu; 2015]

Koncentracija alkohola pri posamezniku je odvisna od:

- telesne teže,
- spola,
- hrane, ki se prebavlja,
- časa trajanja pitja,
- količine popitega alkohola (glede na različne tipe alkoholnih pijač).

Koncentracija alkohola v krvi g/kg (promili)	Učinki alkohola	Količina popitega alkohola (za ženske veljajo polovične vrednosti)
0,0 Zakonska omejitev za vožnjo za mlade in poklicne voznike		
0,2 do 0,5	Sprostitev: Rahlo zavrta možganska aktivnost, zato občutek sproščenosti. Zakonsko je vožnja dovoljena, a je lahko že okrnjena.	1 do 2 merici/uro ali 3 merice/2 uri ali 4 merice/3 ure
0,5 do 0,8	Zmanjšana kontrola: Izguba zavor, ki se jo pogosto zamenjuje s stimulacijo. Poveča se pripravljenost na tveganje, lahko tudi agresivnost in zanesljivost ni več mogoče varno voziti.	3 do 4 merice/ uro ali 5 meric/2 uri ali 6 meric/3 ure
0,9 do 1,5	Nekoordiniranost: Zastrupitev, sposobnost koncentracije in koordinacije je bistveno zmanjšana, za vožnjo in delo s stroji.	5 do 6 meric/ uro ali 7 meric/2 uri ali 8 meric/ 3 ure
1,5 do 2,0	Sedacija: Ekstremna upočasnenost in pijanost, pojavljajo se že motnje zavesti.	7 do 8 meric/uro ali 9 meric/2 uri ali 10 meric/3 ure
2,0 do 2,5	Zaspanost: Alkohol bistveno zmanjšuje budnost, ponavadi	8 do 9 meric/ uro ali 10 meric/2 uri ali 11 meric/ 3 ure

	ljudje zaspijo, že popiti alkohol se še absorbira, možnost zadušitve.	
2,5 do 3,0	Anestezija: Ne le spanje, temveč nesposobnost zaznavanje bolečine in drugih močnih dražljajev in le še drobna črta vas loči do smrti.	9 do 10 meric/ uro ali 11 meric/ 2 uri ali 12 meric/ 3 ure
3,0 do 4,0	Koma.	10 do 12 meric uro ali 13 meric/ 2 uri ali 14 meric/ 3 ure
4,0 do 5,0	Smrt.	12 do 15 meric/ uro ali 6 meric/ 2 uri ali 17 meric/ 3 ure

Tabela 1: Koncentracija alkohola v krvi [Vir: <https://maribor24.si/lokalno/voznja-pod-vplivom-alkohola/>]

Koncentracijo alkohola v krvi merimo z:

- analizo količine alkohola v izdihanem zraku, ki jo merimo z etilmetrom (alkotester je indikator);
- analizo krvi.

Pomembne mejne vrednosti alkoholiziranosti voznikov v različnih enotah:

- 0,24 mg alkohola/l izdihanega zraka = 0,5 g alkohola/kg krvi = 0,5 promilov
- 0,38 mg alkohola/l izdihanega zraka = 0,8 g alkohola/kg krvi = 0,8 promilov
- 0,52 mg alkohola/l izdihanega zraka = 1,1 g alkohola/kg krvi = 1,1 promilov
- 0,71 mg alkohola/l izdihanega zraka = 1,5 g alkohola/kg krvi = 1,5 promilov

[Vir: Problematika alkohola v prometu; 2015]

Merice/enote alkohola

1 enota = 10 g alkohola



Slika 1: Procenti alkohola v pijači [Vir: Problematika alkohola v prometu; 2015]

5.2 KAZNI ZA VOŽNJO POD VPLIVOM ALKOHOLA

Področje vožnje pod vplivom ureja Zakon o pravilih cestnega prometa (Ur. l. 109/2010 ter spremembe). Zakonsko je za običajne voznike kategorije B dovoljena stopnja alkohola 0,24 g/mg oz. 0,5 promila alkohola. Za voznike začetnike, poklicne voznike, učitelje vožnje in nekatere druge pa velja popolna treznost (0,0 alkohola).

Za vožnjo pod vplivom alkohola nad dovoljeno mejo je glede na ugotovljeno stopnjo alkoholiziranosti predpisana:

- denarna globa,
- kazenske točke,
- možne stranske sankcije (prepoved vožnje, pridržanje, prenehanje vozniškega dovoljenja, kontrolni zdravstveni pregled, rehabilitacijski programi).

	g alkohola/kg krvi	mg alkohola/ l izdihanega zraka	Kazen	Stranska sankcija
Le za voznike začetnike, ki jim je določena meja 0,0 ‰	0,5 alkohola/kg krvi	0,24mg alkohola/l izdihanega zraka	300 EUR+4 točke	
Do 0,5 ‰	0,5 do 0,8 g alkohola/kg krvi	0,24 do 0,38mg alkohola/l izdihanega zraka	600 EUR+8 točk	Možna udeležba na zdravstvenem pregledu s svetovanjem pri osebnem zdravniku izbris 4KT (enkrat v treh tednih)
Od 0,8- 1,1 ‰	0,8 do 1,1 g alkohola/kg krvi	0,38 do 0,52mg alkohola/l izdihanega zraka	900 EUR +16 točk	Prostovoljna udeležba na rehabilitacijskem programu za izbris 4 KT (enkrat v treh letih)
Več kot 1,1 ‰	Več kot 1,1 g alkohola/kg krvi	Več kot 0,52mg alkohola/l izdihanega zraka	1.200 EUR+18 točk+ pridržanje voznika od 6-12ur in prepoved vožnje	odložitev odvzema s kontrolnim zdravstvenim pregledom in udeležbo na ustreznem rehabilitacijskem programu (delavnice, zdravljenje,...)

Tabela 2: Kazni za vožnjo pod vplivom alkohola
 [Vir:<http://old.slovenskenovice.si/novice/slovenija/koliko-po-novem-za-kazni>]

5.3 ODNOS DO ALKOHOLA V SLOVENIJI

Slovenija se uvršča med države, v kateri imajo ljudje do alkohola pozitiven odnos. Pitje alkoholnih pijač je v naši kulturi namreč močno razširjeno, poraba alkohola na prebivalca je visoka. V Sloveniji preveliko ljudi uživa alkohol za sprostitev in zabavo.

Strokovnjaki ocenjujejo, da je v Sloveniji med 135.000 in 173.000 odvisnih od alkohola.



Slika 2: Uporaba alkohola v Sloveniji v letu 2015

[Vir: <https://med.over.net/clanek/poraba-alkohola-v-sloveniji-se-se-kar-povecuje/>]



Slika 3: Povprečna količina alkohola na prebivalca starejšega od 15let

[Vir: <https://med.over.net/clanek/poraba-alkohola-v-sloveniji-se-se-kar-povecuje/>]

- Alkohol v Sloveniji uživa večina odraslih prebivalcev;
- 5% oseb se je opredelilo na dosmrtno abstinence;
- 21 % odrasli (36% moških in 11% žensk) pije več od varne količine alkohola na dan (moški več kot 20g, ženske pa več kot 10g čistega alkohola na dan);
- 57% odraslih (63% moških, 53% žensk) se opije vsaj enkrat v letu (opitost je takrat, ko moški zaužije več kot 5 ali več meric alkoholnih pijač, ženske pa 3 ali več meric ob eni priložnosti);
- 11% je odvisnih od alkohola oz. ga zlorablja (21% moških in 4% žensk).

Registrirana poraba alkohola v letu 2015 v Sloveniji v litrih čistega (100%) alkohola:	
na vsakega prebivalca	na prebivalca starejšega od 15 let
9,8 l čistega alkohola in sicer	11,5 čistega alkohola in sicer
4,9 l v obliki pira	5,7 l čistega alkohola v obliki piva
4,2 v obliki vina	4,9 l v obliki vina
0,7 v obliki žgane pijače	0,9 l v obliki žgane pijače
Registrirana poraba alkohola v letu 2015 v povprečju:	
na vsakega prebivalca	na prebivalca starejšega od 15 let
97,6 l piva	114,6 l piva
37,9 l vina	44,5 l vina
1,8 l žgane pijače	2,2 l žgane pijače

Tabela 3: Registrirana poraba alkohola v letu 2015

[Vir: <https://med.over.net/clanek/poraba-alkohola-v-sloveniji-se-se-kar-povecuje/>]

6 DROGE V PROMETU

Vožnja pod vplivom prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi je eden najpomembnejših dejavnikov tveganja za nastanek prometne nesreče. Droge na splošno so učinkovine, ki vplivajo na naše razmišljanje, čustva vedenje in spreminjajo naše počutje, naš odnos do ugodja, sveta in tudi smisla življenja. Povzročajo psihofizično odvisnost. Psihično odvisnost prepoznamo po nepremagljivi želji po drogi. Fizična odvisnost pa se kaže kot stanje prilagoditve telesa na snov. Značilnost fizične odvisnosti je abstinencijska kriza, ki se pojavi po prekinitvi jemanja droge in povzroči hude telesne bolečine, tresenje, razdražljivost, nemir, agresivnost, krče, potenje, glavobol in razširjene zenice.

Prisotnost psihoaktivnih substanc (prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil) je med udeleženci v cestnem prometu iz leta v leto večja.

Uživalci prepovedanih drog največkrat ne reagirajo dovolj hitro, imajo moteno koncentracijo, so nepozorni pri prehitevanju, saj je motena njihova ocena časa in razdalje, imajo omejeno gibljivost oči in prepozno zavirajo. Opazimo tudi povečano pripravljenost za tveganje, agresijo do okolice oziroma soudeležencev v prometu. Nevarnost v cestnem prometu predstavljajo tudi vsi tisti, ki prenehajo z jemanjem prepovedanih drog, zaradi abstinencijskih težav.

[Vir: <http://www.e-tom.si teme/droge/vrste-drog>]

6.1 KANABIS

Kanabis je prepovedana droga, ki jo pridobivajo iz posušenih stebel, listov in cvetov rastline konoplje. V skupino produktov iz indijske konoplje – »kanabis« uvrščamo marihuano, hašiš in hašiševo olje. Marihuana je narejena iz posušenih delov rastline, hašiš pa iz rastlinske smole laskov, ki se nahajajo okoli cvetov rastline in vsebujejo psihoaktivno substanco THC.

Učinki kanabisa pri uporabnikih po eni strani povzročajo občutke eforije ter občutke umirjenosti – uporabnik se počuti umirjeno, sproščeno, zadovoljeno in oddaljeno od vsakdanjega življenja. Kanabis ima lahko tudi bolj neprijetnejše posledice za uporabnika, in sicer za njegova čustva in kognitivne funkcije. Te posledice so lahko: upad interesov, moten proces mišljenja, popačeno zaznavanje, slabša koncentracija, slabši kratkoročni spomin, zaprtost vase in nedružabnost, pri višjih odmerkih se lahko pojavijo tudi halucinacije. Treba je opozoriti tudi na učinke kanabisa pri vožnji motornega vozila. Raziskave kažejo, da so vozniki, ki uživajo kanabis, od 3-krat do 7-krat pogosteje udeleženci prometnih nesreč kot vozniki, ki ne vozijo pod vplivom alkohola ali drog.

[Vir: <http://www.e-tom.si teme/droge/vrste-drog>]

6.2 MARIHUANA

Marihuana je mešanica podobna tobaku in se pridobiva iz posušenih listov in cvetov kanabisa. Uživanci jo pretežno kadijo, pomešano s tobakom ali pa samo, lahko jo uživajo tudi peroralno z žvečenjem, redkeje pa jo mešajo s hrano in pijačo. Najpogosteje jo uporabljajo pomešano s tobakom v obliki cigarete, imenovane »joint« (džojnt), lahko pa tudi v pipi.

Iz marihuane se pripravlja tudi marihuanino maslo ter različni kolački. Učinki marihuane so pri kajenju trikrat večji kot pri oralni uporabi (npr. žvečenju).

Simptomi pri uživalcih marihuane, hašiša in hašiševega olja so si zelo podobni: razširjene zenice, sijoče in pordele oči, povečan apetit in žeja, suha usta, pospešen srčni utrip, potenje, zaspanost, nekoordinirani gibi. Psihični učinki so motnje v spominu, predvsem kratkoročnem, popačeno zaznavanje časa in prostora ter zmanjšana sposobnost hitrih reakcij in koordinacije, halucinacije, paranoja, nezmožnost učenja in odločanja, izguba motivacije.

[Vir: <http://www.e-tom.si teme/droge/vrste-drog>]

6.3 HAŠIŠ

Olivno zelen ali rjavočrn smolnat izloček iz listov in cvetov konoplje ter ima višjo vsebnost THC kot marihuana (3 %–4 %). Uživanci ga uživajo peroralno s pitjem ali pecivom, lahko ga kadijo s pomočjo posebnih majhnih pip za kajenje hašiša oziroma večjih vodnih pip, ki jih uporabljajo tudi pri kajenju »cracka« ali pomešanega s tobakom. Ima izredno močan in neprijeten vonj ter grenak okus. Pojavlja se v obliki krogel, kock ali ploščic.

Hašiševo olje je koncentrirana oblika hašiša, zelenočrne ali rdečerjave barve, ki vsebuje več kot 10 % THC, tudi do 30 % THC. Dobi se z ekstrakcijo s pomočjo doma narejenih aparatov in se jemlje po kapljicah ali nakaplja na cigarete. Uživa se enako kot hašiš.

[Vir: <http://www.e-tom.si teme/droge/vrste-drog>]

6.4 STIMULANTI

To so psihotropne snovi, ki pospešujejo delovanje možganov in celotnega centralnega živčnega sistema. Povečujejo človekovo telesno aktivnost, živahnost, razburjenje, razdražljivost in izzovejo stanje evforije. Pri uživanju se poveča utrip srca in poviša krvni tlak, pojavlja se nespečnost in izguba teka pri hranjenju. Stimulanse delimo na naravne, med katere spadajo kokain, kofein in nikotin ter sintetične, med katere spadajo amfetamini, metamfetamini, derivati obeh (npr. »Ecstasy«) in fenetilin (Žigon, 2000, str. 89). Učinki stimulansov pospešujejo delovanje centralnega živčnega sistema in dajejo občutek dobrega počutja ali evforije. Povečujejo zmožnost mišljenja in delovanja, pri čemer se pojavlja strah, paranoja, pospešeno bitje srca in povišan krvni tlak. Pojavlja se tudi nemirnost, nespečnost in občutek »tresenja« ter zmanjševanje apetita. [Vir: <http://www.e-tom.si teme/droge/vrste-drog>]

6.5 KOKAIN

Kokain je eden izmed najbolj poznanih ter uporabljenih stimulansov. Kokain je alkaloid, ki ga pridobivajo iz listja rastline koke. Kokini listi vsebujejo zelo malo kokaina, vendar pa lahko v postopku izločanja in čiščenja pridobimo zelo močno psihoaktivno snov. Kokain je bel prah (»sneg«), ki ga uporabniki večinoma vdihavajo (»snifajo« ali »koksajo«) skozi nos, od koder hitro preide v kri. Nekateri ga pretopijo v vodi in si ga vbrizgajo (»fiksajo«) v žile, ali ga inhalirajo skozi pipo. Kokain je močan stimulans naravnega izvora, ki učinkuje na spremembo razpoloženja in ima številne stranske učinke.

Kokain se najpogostejše pojavlja v stekleničkah za zdravila, raznih vrečkah (predvsem plastičnih) ali pa je zavit v celofan.

Simptomi so razširjene zenice, izguba telesne teže, vidna zunanja neurejenost oziroma zanemarjenost osebe, kratki vdih skozi nos, povečana budnost, razburjenje, evforija, sopihanje, odtekanje in krvavitve iz nosu, rdečkasta koža zaradi praskanja, drhtavica (tremor celega telesa), povečan krvni tlak, hitrejša bitje srca, krči. Psihični učinki se kažejo v občutku moči, povzročajo evforijo, strah, paranojo, nemirnost, halucinacije, povečajo komunikativnost (zgovornost), tesnobo, nespečnost, hujšanje, naraščajočo preganjavico in psihozo.

»Crack« je mešanica kokaina, pecilnega praška in vode. Njegovo delovanje je podobno učinkom zaužitja kokaina, vendar je močnejši in tudi bolj škodljiv. Podoben je odkrušenim drobcem belega kamna, zato ga nekateri imenujejo tudi »rock« (kamen). Ker ni topen v vodi, ga ni mogoče vbrizgavati v žilo. Primeren je za kajenje, saj se tali šele pri višjih temperaturah. Pri kajenju ustvarja pokajoč zvok, zato se tudi imenuje »crack« (pok). Čistost »cracka« je odvisna izključno od čistosti kokaina, iz katerega ga proizvajajo. Uporabniki kadijo »crack« s pomočjo vodnih pip, ker je dim pri njihovi uporabi manj vroč in manj škodljiv.

[Vir: <http://www.e-tom.si teme/droge/vrste-drog>]

Droga	Urin	Kri	Slina	Pomembni dejavniki
Alkohol	6 – 24h	12 ur		
Amfetamini	1 – 4 dni	Okoli 6 ur	10 min – 50 ur	
Benzodiazepini Terapevtska doza	3 – 7 dni	Nekaj ur		
Benzodiazepini Visoke doze za daljše obdobje	4 – 6 tednov	Nekaj dni		
Fenciklidin (PCP)	3 – 7 dni	Nekaj ur		
Heroin	Do 1 dan	Nekaj ur	10 min – 4 ure	Odvisno od količine zaužite droge
Kanabis (THC) Občasna ali enkratna uporaba	Okoli 3 dni	Okoli 12 ur		
Kanabis (THC) Pogosta uporaba	Nad 10 dni	2 – 3 dni		
Kanabis (THC) Kronična uporaba	1 mesec	Okoli 3 tedne	Do 14 ur	
Kokain	2 – 4 dni	6 ur	10 min – 24 ur	
MDMA	1 – 4 dni	Nekaj ur		Odvisno od pH
Metadon	7 – 9 dni	Več kot 48 ur	24 ur	
Metamfetamin	2 – 4 dni	Nekaj ur	10 min – 50 ur	Odvisno od pH
Opiati/kodein/morfin	2 – 4 dni	Nekaj ur	10 min – 2 dni	Odvisno od količine zaužite droge

Tabela 4: Vrste drog in kako dolgo ostanejo v človeškem sistemu [Vir: <https://www.drogart.org/droge/1159/testiranje-prisotnosti-drog-v-telesu.html>].

6.6 INDIKATOR ZA DROGE

Če ima policist sum, da vozite pod vplivom drog bo izpeljal postopek z udeležencem cestnega prometa tako, da zaporedoma izvede vse navedene faze:

1. preizkus oči obsega preizkus: policist ob obraz udeleženca cestnega prometa v višini oči nastavi pripomoček za oceno velikosti zenic ter primerja velikost zenic z vzorčno velikostjo zenice na pripomočku. Temu pripomočku pravimo pupilometer;
2. preizkusi z reakcijo očesnih zenic: Preizkus opravi tako, da udeležencu cestnega prometa s svetilko posveti v predel oči in pri tem opazuje reakcijo zenic na svetlobo. Posamezne vrste psihoaktivnih snovi povzročajo širjenje ali zoževanje zenic ter upočasnijo njihovo reakcijo na direktno svetlobo;
3. če vsaj z eno od predhodnih faz potrdi razlog za sum, da je udeleženec cestnega prometa pod vplivom drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, udeležencu cestnega prometa odredi strokovni pregled;
4. strokovni pregled opravi zdravnik, ki preiskovancu v okviru strokovnega pregleda odvzame tudi vzorce krvi in urina za analizo. Analizo odvzetih vzorcev opravi pooblaščen laboratorij. Le rezultat analize vzorcev in mnenje zdravnika, sta dokaz v nadaljnjem postopku.

Drug wipe- hitri test drog:

- preverite rok uporabe. Pakiranje odprite tik pred uporabo;
- pomaknite kapico v smeri puščice, dokler ne preberete napis "PRESS" v celoti;
- odstranite modro ploščico – zbiralec vzorca. Ne dotikajte se blazinic;
- potem, ko oseba z jezikom nekajkrat zaokroži po spodnji strani lic, vzemite vzorec sline;
- počakajte, da se barva blaznic spremeni od rdeče na rumeno. To je pokazatelj, da je vzorec sline zadovoljiv;
- položite tesno ploščico nazaj na testno kaseto. Ko bo tester pravilno združen, boste slišali dvojni klik;
- postavite tester v prikazani položaj in pritisnite na mestu, kjer piše PRESS, da zdrobite ampulo z vodo. Tester držite v prikazanem položaju 10 do 15 sekund;
- položite tester na vodoravno podlago in ga ne premikajte;

- odčitajte rezultat po 8 minutah;
- interpretacija rezultata.

[Vir: <https://www.policija.si/index.php/component/content/article/35-sporocila-za-javnost/76237-policisti-lahko-s-hitrim-testom-na-podlagi-vzorca-sline-ugotavljajo-prisotnost-drog>]



Slika 4: Drug wipe [Vir: google. si.]

7 PROMETNA SIGNALIZACIJA

Prometna signalizacija nam lahko v prometu zelo pomaga, vendar jo moramo redno spremljati. S spremljanjem prometne signalizacije se vozimo cesti primerno. Vse ceste in njihove površine niso enake, zato lahko pride do prometnih nesreč. Prometne znake lahko opazimo povsod ob cestah.

V primeru, da se prometne signalizacije ne držimo, lahko kmalu povzročimo prometno nesrečo.

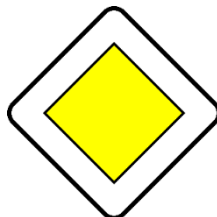
Med najpomembnejše prometne signalizacije spadajo:

1. **Stop znaki** - stop znak spada med znake za izrecne odredbe. Uporabljajo se na križiščih. V tem primeru moramo vozilo ustaviti. Stop znak lahko vsebuje tudi dopolnilne table.



Slika 5: Stop znak [Vir: <http://paradajz.si/2009/11/air-bagi-in-stop-znak/>]

2. **Znak za prednostno cesto** - znak za prednostno cesto nam pove, da se vozimo po prednostni cesti. Uporablja se na križiščih. Spada med znake za izrecne odredbe oziroma natančneje med znake za prednost.



Slika 6: Znak za prednostno cesto

[Vir https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Portugal_road_sign_B3.svg]

3. **Znaki za omejitve** - ti znaki nam povedo dovoljeno hitrost. V primeru, da to hitrost prekoračimo, je večja možnost povzročitve nesreče lahko nas tudi kaznuje policija. Znake za omejitve srečujemo povsod na cestah, izven naselja, znotraj naselja in tudi celo na avtocestah. Ti znaki spadajo med znake za izrecne odredbe oziroma natančneje med znake za prepovedi in omejitve.



Slika 7: Znak za omejitev [Vir: <https://siol.net/avtomoto/nasveti/ali-hitrostna-omejitev-na-letaliski-cesti-zavaja-voznike-policija-to-potrjuje-41865>]

Med prometnimi znaki za obvestila najdemo imena naselij na pravokotnih rumenih tablah, ki imajo različen pomen. Lahko določajo omejitev hitrosti ali pa ne. Izpis naselja na rumeni podlagi brez okvirčka pomeni obvestilo voznikom, da se vozijo po cesti v bližini naseljenega kraja, pri tem pa ne gre za nikakršno omejitev hitrosti, medtem ko na prometnemu znaku z rumeno podlago in črno obrobo pomeni obvestilo voznikom, da se vozijo v naselju ter pomeni omejitev hitrosti s 50 km/h.

**Slika 8: Znak za naselje**

[Vir: <https://pomocnik.meblosignalizacija.si/produkt/2434/naselje>]

Pod prometno signalizacijo spada tudi zelo pomembna prometna oprema na cestah: oprema za označevanje bližine roba vozišča oziroma roba robnega ali odstavnega pasu (varnostne ograje, varovalne ograje, blažilniki trkov).

8 PROMETNE NESREČE

Prometna nesreča je nesreča na javni cesti ali nekategorizirani cesti, ki se uporablja za javni cestni promet, v kateri je bilo udeleženo vsaj eno premikajoče se vozilo in je umrla najmanj ena oseba ali je bila telesno poškodovana oz. je nastala materialna škoda.

Prometne nesreče se glede na posledice delijo na štiri kategorije:

1. prometna nesreča I. kategorije je prometna nesreča, pri kateri je nastala samo materialna škoda;

Prometna nesreča z majhno poškodbo je prometna nesreča I. kategorije, ki ima za posledico le manjšo poškodbo na udeleženi vozilih v obliki odrgnin, zdrsnin, vdrtin ipd., niso pa huje poškodovani podvozje ali naprave za upravljanje ali zaviranje, ali pa je nastala samo škoda na objektih, stvareh ali okolju;

2. prometna nesreča II. kategorije je prometna nesreča, pri kateri je najmanj ena oseba lahko telesno poškodovana;

3. prometna nesreča III. kategorije je prometna nesreča, pri kateri je najmanj ena oseba hudo telesno poškodovana;

4. prometna nesreča IV. kategorije je prometna nesreča, pri kateri je kdo umrl ali je zaradi posledic nesreče umrl v 30 dneh po nesreči.

[Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Prometna_nesre%C4%8Da]

8.1. ANALIZA PROMETNIH NESREČ

Raziskali smo število prometnih nesreč v preteklosti ter število mrtvih in hudo poškodovanih v prometnih nesrečah.

Ugotovili smo, da je število prometnih nesreč od leta 1995 do leta 2005 naraščalo, kjer je doseglo najvišje število prometnih nesreč. Znašalo je kar 10309 prometnih nesreč, v katerih je bilo kar 258 mrtvih in 1266 hudo poškodovanih. Od leta 2005 do leta 2012 se je število nesreč opazno zmanjšalo. V letu 2012 se je število mrtvih v nesrečah skoraj prepolovilo na 130 mrtvih (Vir: Statistikapolicija.si).

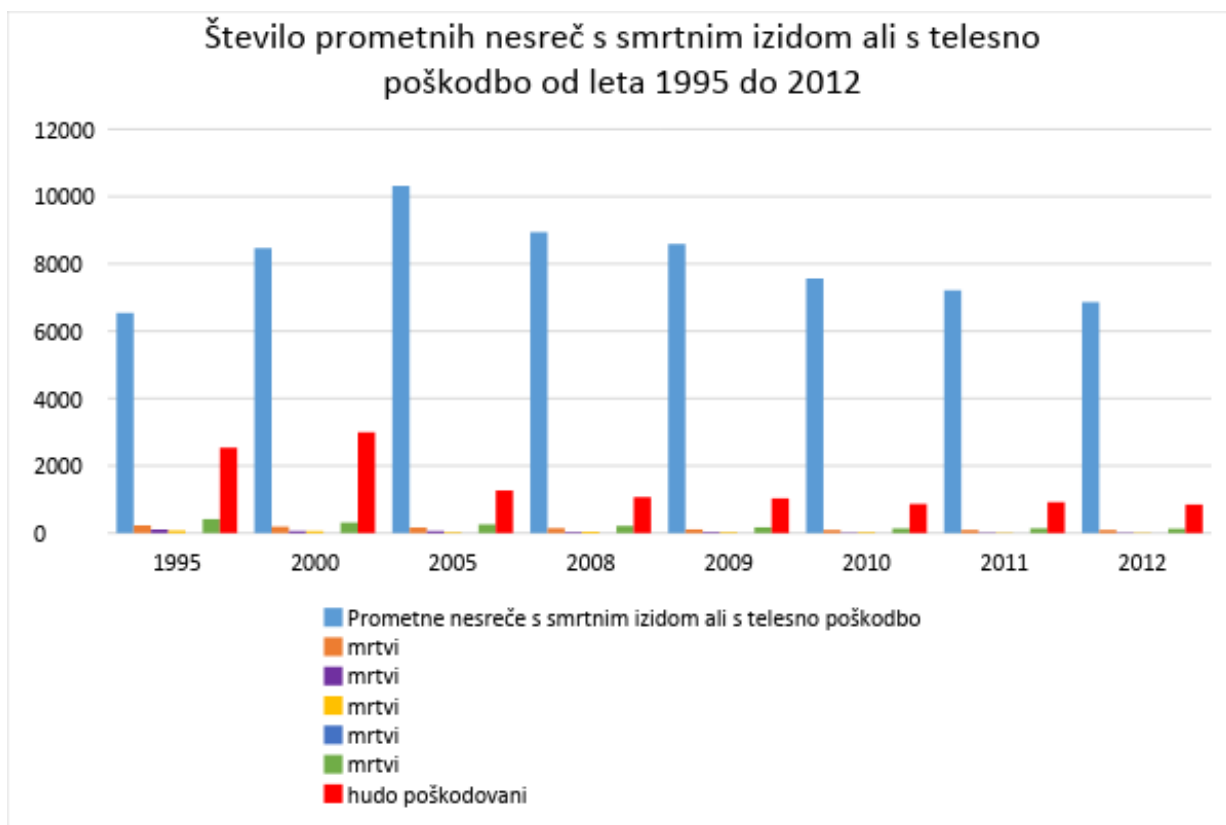
Z zmanjšanjem prometnih nesreč se je zmanjšalo število hudo poškodovanih in mrtvih v prometnih nesrečah. Najvišje število poškodovanih je bilo leta 1995, nato pa je vse do leta 2005 upadalo, in sicer do števila 848.

V tej raziskavi vidimo, da se prometna varnost izboljšuje, da je manj prometnih nesreč in s tem posledično manj umrlih in poškodovanih ljudi v prometu.

Raziskali smo tudi prometne nesreče od leta 2013 do leta 2016.

Leta 2013 so zabeležili 18,888 prometnih nesreč. Od teh se jih je 116 končalo s smrtnim izidom. V primerjavi z letom 2014, je bilo v letu 2014 4% manj prometnih nesreč in 16% manj nesreč s smrtnim izidom. S smrtnim izidom je bilo 97 prometnih nesreč. Leta 2015 se je število prometnih nesreč zmanjšalo za 2% vendar se je število prometnih nesreč s smrtnim izidom povečalo za 15%, to je 112 takšnih nesreč.

Leto 2016 ni povzročilo velike spremembe pri prometnih nesrečah, saj je bilo zabeleženih 64 nesreč manj kot prejšnje leto. Število prometnih nesreč s smrtnim izidom se je znova povečalo, in to za 13%. Od leta 2013 do 2016 je leto 2016 zabeležilo najmanj prometnih nesreč, vendar se je največ prometnih nesreč končalo s smrtnim izidom.



Grafikon 1: Število prometnih nesreč s smrtnim izidom ali s telesno poškodbo od leta 1995 do 2012. Vir SURS 2014.

8.2 INTERVJU S POLICISTOM TOMAŽEM AUBREHTOM

1. Ali bi bile na avtomobilu potrebne dodatne oznake, kadar avto vozi mladi voznik (prva 3 leta po pridobitvi izpita)? *Pogostejši vzrok za nesreče so starejši ljudje oz. vozniki. Mladi vozniki bolj upoštevajo prometna pravila in upoštevajo omejitve. Starejši vozniki pa niso tako pazljivi glede prometne signalizacije.*

2. Menite, da bi k zmanjšanju nesreč pripomogla ostrejša omejitev alkohola v krvi za vsakega udeleženca v cestnem prometu? *Alkohol bi moral v prometu biti popolnoma prepovedan tako kot pri mladih voznikih 0,0. Tako bi zmanjšali veliko nesreč, rešili veliko življenj in zmanjšali veliko število poškodb.*

3. Ali bi bilo potrebno omejiti mladim voznikom upravljanje motornih vozil z večjo močjo motorja nad 2000 cm³? *Moč motorja nima povezave z mladimi vozniki, saj so pri prometnih nesrečah s prehitro vožnjo večkrat krivi starejši vozniki. Te stvari s hitrostnimi omejitvami je potrebno najprej razčistiti v glavi ter jih vedno upoštevati, saj niso postavljena na ta mesta brez razloga.*

4. Bi bilo potrebno kazni za prekrške prilagoditi finančnem stanju prekršitelja? *Kazni bi lahko prilagodili glede na prihodek kršitelja, vendar se v Sloveniji glede dohodka dogajajo različne prevare in prikrivanja. Najprej bi bilo potrebno urediti glede dohodkov, nato še le poskrbeti za prilagajanje kazni na dohodek.*

5. Ali se vam zdi kultura in strpnost voznikov na Celjskem primerna v primerjavi z discipliniranimi severnimi državami? *Stanje se je v zadnjih letih vidno izboljšalo, vendar se ob kakšnih zastojih vedno pojavljajo izredno nestrpni vozniki, ki hupajo ali celo želijo prehiteti kolono.*

6. Ali se vam zdi pametno, da država dovoljuje uvoz starih rabljenih vozil iz drugih držav? Ali to vpliva na varnost prometa v naši državi? *Država bi morala takšno uvažanje prepovedati saj je to zelo nevarno za prometno varnost, ker takšna vozila niso več varna. Uvažanje bi moralo biti dovoljeno samo za vozila, ki so varna.*

7. Kakšna je povprečna starost avtomobilov? *Povprečna starost avtomobilov je 10 let ali več, kar je za Slovenijo kot majhno državo dobro.*

8. Se vam zdi potrebno obnavljati znanje Cpp-ja vsakih nekaj let? Obnavljanje Cpp-ja bi bilo potrebno obnavljati, saj bi tako pripomogli k izboljšanju prometne varnosti. Starejši ljudje včasih pozabljajo pomen znakov.

9. Se vam zdi da bi bilo potrebno obnavljati zdravniški pregled po 50. letu starosti na določen čas? Zdravniški pregledi po 50. letu starosti bi tudi pripomogli k varnejši vožnji.

10. Kako pogosto izvajate alkotest? Pri prometnih nesrečah se alkotesti izvajajo vedno, razen v primeru, če je naknaden ogled nesreče. V primeru ustavljenega vozila v prometu zaradi neprilagojene hitrosti ali kaj podobnega, se alkotest izvaja po presoji policista ali je to potrebno ali ne.

11. Ali poleg alkotesta izvajate tudi teste za droge? Da, poleg alkotesta izvajamo tudi test za droge na osebah, za katere sumimo, da so pod vplivom prepovedanih substanc.

12. Kje je kritična točka prometnih nesreč? Kritičnih točk v Celju je več.

13. Zakaj je kritična točka ravno na tem mestu? Je morda kriva preslaba signalizacija? Razlogov za nesreče na teh kritičnih točkah je več. Nestrpnost vodnikov, neprehodni odseki, zdrsi, nepravilna signalizacija in neupoštevanje postavljene signalizacije.

14. Ali na tem mestu izvajate povečan nadzor? Na kritičnih točkah bi morali povečati nadzor, vendar ga ne, iz več razlogov. Na vseh kritičnih točkah hkrati ni mogoče nadzirati prometa, saj ima policija premalo osebja, in ima še drugo delo ali pa kakšne izredne primere zaradi katerih morajo policisti na terensko delo.

15. Kaj je pri voznikih zaznati pogosteje, drogo in prepovedane substance, ali alkohol? Čeprav se droge v zadnjih letih v prometu pogosto pojavljajo, še vedno prevladuje alkohol.

8.3 ANKETA

1. Ste že kdaj vozili pod vplivom alkohola?
 - a) Da
 - b) Ne

2. Kolikokrat vozite pod vplivom alkohola?
 - a) Redko
 - b) Pogosto

3. Kaj je po vašem mnenju najpogostejši razlog za prometne nesreče?
 - a) Alkohol
 - b) Droge/prepovedane substance
 - c) Prehitra vožnja
 - d) Kakovost cest
 - e) Prometna signalizacija
 - f) Neizkušeni vozniki
 - g) Mladi vozniki

4. Ali ste že vozili pod vplivom droge/prepovedanih substanc?
 - a) Da
 - b) Ne

5. Kakšne se vam kot vozniku zdijo ceste na Celjskem?
 - a. Zelo slabe
 - b. Slabe
 - c. Zadovoljive
 - d. Dobro urejene

6. Kakšna se vam kot vozniku zdi prometna signalizacija na Celjskem?
 - a) Zelo slaba
 - b) Slaba
 - c) Zadovoljiva

- d) Dobra
7. Katere vrste križišč se vam kot vozniku zdijo bolj pretočna in manj nevarna?
- a) Krožno križišče
b) Navadno križišče
8. Se vam omejitve na Celjskem zdijo primerne? Če ste odgovorili z ne, utemeljite na katerem področju in zakaj.
- a) Da
b) Ne

8.3.1 REZULTATI ANKETE

Za raziskovalno nalogo niso dovolj le podatki z interneta, sestavili anketo. Razdelili smo jo med ljudi z izpiti.

Prvo vprašanje smo zastavili "Ali ste že kdaj vozili pod vplivom alkohola?". Odgovori so bili pričakovani, nekaj ljudi je odgovorilo DA, medtem ko večina z odgovorom NE. Vsi tisti, ki so odgovorili DA, so pod vprašanje "kolikokrat" odgovorili REDKO.

Naslednje vprašanje se je nanašalo na vzroke prometnih nesreč. Natančneje, zastavljeno vprašanje se je glasilo "Kaj je po vašem mnenju najpogostejši razlog za prometne nesreče?". Veliko ljudi je odgovorilo, da je za nesreče glavni vzrok prehitra vožnja, vendar je veliko ljudi ta odgovor povežalo z alkoholom. Pojavili so se tudi odgovori, da je kriva kakovost ceste in neizkušeni vozniki.

Zastavili smo jim tudi vprašanje "Ali ste že vozili pod vplivom drog?". Vendar ti odgovori so bili pozitivno presenetljivi, saj nihče ni odgovoril z odgovorom DA.

Ko smo voznike vprašali "Kakšne se vam kot vozniku zdijo ceste na Celjskem?" smo dobili različne odgovore. Odgovori so se približno enakomerno porazdelili med odgovori zelo slabe, slabe in pa zadovoljive, medtem ko nihče ni odgovoril da so dobro urejene.

Povprašali smo tudi po mnenju o prometni signalizaciji. Velika večina anketirancev je odgovorilo, da so s signalizacijo dokaj zadovoljni. Izjeme prometne signalizacije so bile omejitve hitrosti. Vprašali smo, če se jim omejitve hitrosti na Celjskem zdijo primerne. Več

kot polovica anketirancev je odgovorila z odgovorom, da so zadovoljni, medtem ko sta dva odgovora utemeljila svojo izbiro NE. Svoj odgovor sta utemeljila, da bi lahko pri obvoznicah bile omejitve hitrosti višje, in da bi se po cesti od Cash&Carrya naprej proti Teharjem postavila omejitev 80 km/h.

Da nismo spraševali le o hitrosti in prej naštetih stvareh, smo povprašali anketirance tudi po mnenju, katero križišče je bolj pretočno in katero manj nevarno. Odgovor krožno križišče je močno nadvladal ostale odgovore.



Grafikon 2: Kaj je po vašem mnenju najpogostejši razlog za prometne nesreče



Grafikon 3: Kakšna vrsta križišč se vam kot vozniku zdijo bolj pretočna ter manj nevarna

9 REŠITEV ZA KRIŽIŠČA S KRITIČNIMI TOČKAMI

Odločitev za našo raziskavo teh križišč je predlagal policist s katerim smo opravili intervju, Tomaž Aubrecht.

9.1 Cesta Bukovžlak 1,2

Ta cesta je za voznike zelo nevarna, zlasti v primeru megle, rose oziroma spolzkega cestišča in poledice. Cesta je pod rahlim kotom, zato je nevarna za vozila, ki se vozijo navzdol. Tukaj na tem cestišču se je zgodilo že nekaj nesreč, vse te so nastale zaradi ne prilagojene hitrosti. Vozniki se ne zavedajo, da je večja nevarnost zdrsa vozila je ob mokrem cestišču in na odsekih, kjer je poleg strmine tudi kakšen zavoj. Takšne ceste so zelo nevarne, ne samo zaradi škode na avtomobilih, ampak tudi zaradi morebitnih telesnih poškodb ali pa celo smrtnega izida nesreče.

Rešitev, ki bi pripomogla k večji varnosti, je manjša hitrost avtomobilov, opozorilne table, ki opozarjajo na zavoj, spolzko cestišče in nevarnost zdrsa s cestišča ali postavitve hitrostne ovire. Vsi ti navedeni primeri, bi pripomogli k zmanjšanju prometnih nesreč in povečanju varnosti v prometu.

Ker je razlog za prometne nesreče ne prilagojena hitrost glede na cestišče, bi tukaj zelo koristilo, če na pravem mestu postavimo hitrostno oviro. S tem bi vozila oziroma vozniki vozil zmanjšali hitrost in bi bili pozornejši tudi na ostale udeležence v prometu.

Ko govorimo o prometnih znakih, je tudi te potrebno namestiti na pravo mesto ter po potrebi tudi dopolniti z dopolnilno tablo. Opozorilne table bi same po sebi dale vozniku informacijo, da je na tem cestišču potrebno zmanjšati hitrost, voziti primerno svoji sposobnosti za vožnjo in opazovati stanje ceste.

Pametno bi bilo postaviti omejitev hitrosti, morda celo tudi čez naselje, kot je na Proseniškem, znak omejitve hitrosti s 40 km/h ob znaku za naselje Bukovžlak.

Tudi povečan policijski nadzor bi pripomogel k varnejši in počasnejši vožnji udeležencev v prometu.



Slika 9: Cesta Bukovžlak vir [Vir: google. maps]

9.2. Gaje 32

To križišče je problematično zaradi izsiljevanja prednosti. Čeprav je izsiljevanje prednosti človeška napaka lahko mi s predlagano rešitvijo pripomoremo k večji varnosti.

Po našem mnenju je za to križišče primerna rešitev krožno križišče. Takšna križišča so bolj pretočna in s tem bi omogočili tekoč promet. Pred krožnim križiščem moramo postaviti znak za omejitev hitrosti s 40 km/h. S tem bi zmanjšali hitrost vozil, ki so do sedaj vozila po glavni cesti in bi se tudi drugi udeleženci lažje vključili v promet. Predlagana rešitev zmanjša možnosti prometne nesreče.

V primeru, da ta rešitev ni izvedljiva je izvedljiva seveda rešitev s prometnim znakom, ki opozarja na priključitev ceste z se desne strani ter z omejitvijo hitrosti. Tako bodo vozila z desne smeri imele boljšo preglednost in lažje vključevanje v promet. Tako bi zmanjšali število prometnih nesreč na tem mestu. V primeru omejitve hitrosti, bi policisti redno opravljali meritev hitrosti, ali pa se na določenem ustreznem mestu postavi radar.



Slika 10: Križišče Gaje 32 [Vir: google. maps]

9.3 Križišče Mariborska in Kidričeva ulica pri Petrolu

V tem križišču ob določenih urah nastajajo veliki zastoji, najpogosteje med 14. uro in 15. uro. Ljudje se z osebnimi avtomobili odpravljajo iz službe domov ali pa ravno obratno od doma v službo. Ob tej uri je na cesti tudi veliko avtobusov. Zaradi gneče se med vozniki pojavi nestrpnost in nezadovoljstvo. V želji, da vozniki pridejo na cilj čim hitreje, prehitujejo ali celo prekoračijo dovoljeno hitrost, kar je eden izmed najpogostejših razlogov za prometne nesreče. Da bi to težavo rešili, predlagamo najbolj optimalno ustrežno rešitev.

Rešitev za to križišče je pravilno in ustrežno zgrajeno izven nivojsko križišče. Ta vrsta križišča bi v špicah prometne gneče zelo pripomogla k bolj tekočemu prometu in zmanjšanju nestrpnosti. Izven nivojsko križišče je velik finančni zalogaj za državo ali občino. Ideja je ustrežna, in tudi gradbeno izvedljiva.

Druga rešitev za to križišče je dvopasovno krožno križišče. Ta predlog je gradbeno bistveno lažje izvedljiv kakor izven nivojsko križišče. Dvopasovno krožno križišče je tudi ustrežnejše zaradi večjih tovornih vozil. Zaradi prostora je morda dvopasovno krožno križišče boljše in lažje izvedljivo in ne bi bilo potrebno spreminjati sedanjo prometno infrastrukturo v primerjavi z izven nivojskim križiščem.



Slika 11: Križišče Mariborska in Kidričeva ulica pri Petrolu [Vir: google. maps]

9.4 Križišče Kidričeva ulica, Tovarniška ulica, Delavska ulica

To križišče še dodatno po nepotrebnem povzroča večjo gnečo, zato se v tem križišču zgodi, da nestrpni vozniki prevoziyo rdečo luč, kar poveča tveganje za prometne nesreče.

Teh zastojev bi se rešili s krožnim prometom, ki bi te zastoje zelo zmanjšal in jih sprostil ter bi promet potekal bolj tekoče.

Predlagana rešitev je enostavna, in to težavo bi lahko rešili že pred leti, če bi ideja prišla na plan in bi jo odgovorni upoštevali.



Slika 12: Križišče Kidričeva ulica, Tovarniška ulica, Delavska ulica [Vir: google. maps]

9.5 Križišče Kidričeva ulica Cash&Carry, Harvey Norman

Še en primer križišča, za katerega menimo, da bi bilo potrebno uvesti krožno križišče. Prostora je dovolj, rešitev je izvedljiva. Zaradi morebitnih večjih tovornih vozil se naredi večja krožnica za lažji obvoz.



Slika 13: Križišče Kidričeva ulica [Vir: google. maps]

9.6. Mariborska OMW

Glede na informacije, ki smo jih pridobili, smo ugotovili, da se na tem križišču zgodi veliko nesreč prve in druge kategorije. Te so zelo pogoste, ravno zaradi izsiljevanja, nestrpnosti, nepredvidnosti in nepravilnih premikov z avtomobili.

Namesto stop znaka postavimo prometni semafor, znak za obvezno smer vožnje v desno pa ostane. Semafor bi imel intervale glede na prejšnje križišče z leve strani, kjer je prav tako semafor. S tem bi zmanjšali izsiljevanje in izboljšali vključevanje v promet. Promet bi potekal bolj tekoče, čeprav s te ceste ni ravno veliko prometa. Lažje in varnejše prečkanje ceste bi imeli tudi pešci in kolesarji.



Slika 14: Križišče na Mariborski cesti OMW [Vir: google. maps]

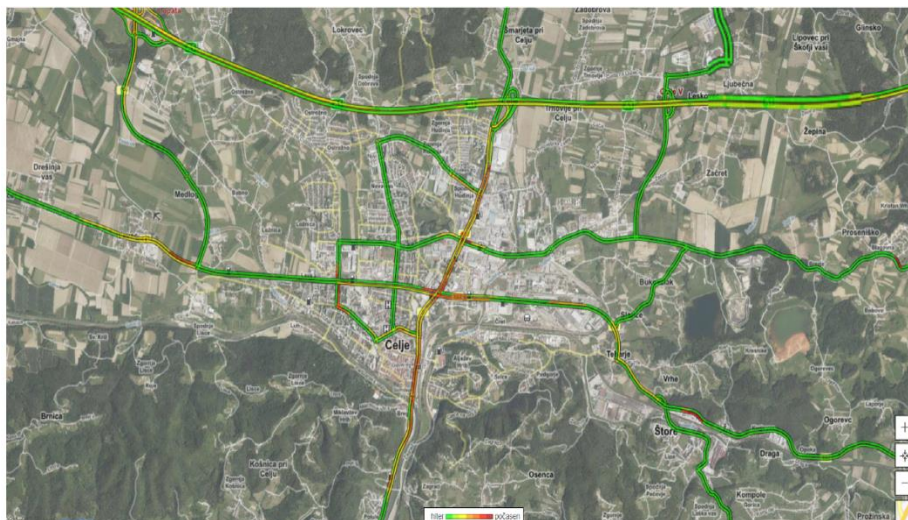
9.7 Avtobusna postaja Glazija

V tem območju prometne nesreče niso tako zelo pogoste, vendar ob jutranjih in določenih popoldanskih urah nastajajo zastoji zaradi prihodov avtobusov. Dijaki ter ostali pešci brezglavo hitijo po prehodu za pešce in tako nastane dolga kolona vozil in s tem nastane velika nestrpnost v prometu na tem mestu.

Naša rešitev je semafor na določen časovni interval. Največja gneča nastane okoli 6.30 in 8.00 nato še po 12. uri do 15. ure. Zato bi tukaj v to križišče na ustrezno mesto postavili semaforje s prekinjenim delovanjem. V v omenjenih urah, ko nastane gneča, bi semafor deloval normalno, medtem ko bi v urah brez gneče bila prižgana utripajoča oranžna luč ali pa redno prižgana zelena luč, katero bi prekinil le stisk gumba na semaforju za pešce.



Slika 15: Križišče Avtobusna postaja glazija [Vir: google. maps]



Slika 16: Gostota prometa v Celju [Vir: <https://www.promet.si/portal/sl/razmere.aspx>]

V prometu je za nestrpnost krivec tudi gneča. Raziskali smo, kje se v Celju dogajajo zastoji, kar je dobro vidno na zgornji sliki.

11 POTRDITEV HIPOTEZ

Hipoteza št.1.

Hipotezo številka ena lahko le delno potrdimo, saj je v raziskovalni nalogi bilo ugotovljeno, da število prometnih nesreč pada, vendar število nesreč s smrtnim izidom narašča kljub spremembam in izboljšanju v prometu.

Hipoteza št.2.

2. hipotezo pa seveda lahko potrdimo, saj je bilo ugotovljeno, da so vzroki prometnih nesreč še vedno isti. kot pred nekaj leti.

12 ZAKLJUČEK

V raziskovalni nalogi smo raziskali in razložili nekatere vplive na prometno varnost. Sestavili smo anketo in anketirali udeležence v cestnem prometu, ki imajo vozniški izpit. Z anketo smo pridobili podatke ter mnenja ljudi, ki smo jih nato primerjali med sabo ter iz teh odgovorov izvlekli pomembne podatke, ki so nam pomagali pri raziskovalni nalogi.

Veliko podatkov smo pridobili iz elektronskih virov in ankete, vendar je bilo to za to nalogo premalo, zato smo si pomagali tudi z intervjujem. Intervju smo opravili na Policijski postaji Celje s policistom Tomažem Aubrehtom. Njegovi odgovori na zastavljena vprašanja so nam koristili, saj smo z intervjujem pridobili mnogo koristnih podatkov. Izvedeli smo, kje se na območju Celja nahajajo črne oziroma kritične točke ter vzroke, zakaj se ravno tam zgodi največ prometnih nesreč. Zastavili smo mu tudi nekaj posebnih vprašanj ter povprašali po njegovem lastnem mnenju, kar smo tudi vključili v našo raziskovalno nalogo.

Te kritične točke smo preučili in na osnovi našega znanja poiskali najboljšo rešitev za te kritične točke. Naš cilj je izboljšati prometno varnost, zmanjšati število prometnih nesreč ter zastojev, na kar smo se tudi najbolj osredotočili. Predlagali smo nekaj idej, kako preprečiti te težave in izboljšati varnost v prometu.

Analizirali smo število prometnih nesreč od leta 1995 do 2005 ter od leta 2013 do 2016. Ugotovili smo, da je število nesreč padalo, naraščalo in znova padalo. V zadnjih letih beležimo manj prometnih nesreč, kar predstavlja pozitivne spremembe v prometu. V prometu se prometne nesreče še vedno dogajajo, zato se mora prometna varnost še izboljšati. Kljub poostrenemu policijskemu nadzoru, visokim kaznim, pravilno in dobro vidni prometni signalizaciji, se prometne nesreče še vedno dogajajo in sicer v velikem številu.

V sklopu celotne raziskovalne naloge smo prišli do raznih idej kako izboljšati vsa semaforizirana križišča v okolici Celja. V primeru, da se na glavno cesto priključuje stranska cesta, se na stransko cesto nekaj metrov pred križiščem postavi semafor, ki zazna vozilo in na semaforju na glavni cesti prižge rdeča luč. Ne glede na vrsto semaforiziranega križišča, je smiselno postaviti tudi semaforje z odštevanjem sekund do naslednje zelene oziroma rdeče luči.

V intervjuju s policistom smo zastavili vprašanje “Ali bi bilo potrebno kazni za prekrške prilagoditi finančnem stanju prekršitelja?”, vendar smo prišli do sklepa, da v Sloveniji še družba ni dovolj zrela za te predloge. Morda bi bil sprejemljiv predlog, da bi se kazen vezala na vrednost avtomobila. Ugotovljeno je tudi, da je v prometu veliko število voznikov starih

več kot 50 let. Dandanes velja, da se voziško dovoljenje podaljša še le po 80. letu starosti, na osnovi zdravniškega potrdila. Predlagamo, da bi ustrezne institucije, ki izobražujejo za prometno varnost redno osveščale in izobraževale voznike stare nad 50 let, kako pomembno je zdravstveno stanje in poznavanje prometne signalizacije. V raziskovalni nalogi smo podali rešitev in ideje za izboljšanje prometne varnosti na Celjskem ter morda tudi po Sloveniji.

13 VIRI IN LITERATURA

1. Kazni za vožnjo pod vplivom alkohola ali prepovedanih drog. [Online]. Avtofotomarket. si. [Zadnja sprememba 13. okt. 2016]. [Citirano 1. mar. 2018; 20:00]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avtofotomarket.si/avto-nasveti/2016/10/13/kazni-za-voznjo-pod-vplivom-alkohola-ali-prepovedanih-drog/>
2. EuroRap. [Online]. AMZS. si. [Citirano 1. mar. 2018; 20:00]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.amzs.si/varnost/projekti-in-akcije/projekt-eurorap>
3. Prometna nesreča. [Online]. Wikipedija, prosta enciklopedija. [Zadnja sprememba 16. jan. 2018; 14:22]. [Citirano 1. mar. 2018; 20:00]. Dostopno na spletnem naslovu: https://sl.wikipedia.org/wiki/Prometna_nesre%C4%8Da
4. Vrste drog. [Online]. E-Tom. si. [Citirano 1. mar. 2018]. Dostopno na spletnem naslovu: <http://www.e-tom.si teme/droge/vrste-drog>
5. Sanotest. [Online]. Sanotest. com. [Citirano 1. mar. 2018; 20:00]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.sanotest.com/nakup/test-drog-iz-sline/>
6. Hitri test DrugWipe. [Online]. Policija. si. [Zadnja sprememba 6. jan. 2015]. [Citirano 1. mar. 2018; 20:00]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.policija.si/index.php/component/content/article/35-sporocila-za-javnost/76237-policisti-lahko-s-hitrim-testom-na-podlagi-vzorca-sline-ugotavljajo-prisotnost-drog>
7. Slike prometnih znakov. [Online]. Google. si. [Citirano 1. mar. 2018]. Dostopno na spletnem naslovu: https://www.google.si/search?hl=sl&tbm=isch&source=hp&biw=1920&bih=949&ei=Z2WYWovZDYWVgAaqgL2YAQ&q=prometni+znaki&oq=prometni+znaki&gs_l=img.3..0110.1321.4895.0.5103.23.14.1.6.6.0.172.924.8j2.10.0....0...1ac.1.64.img..6.17.939.0...0.iIz7QbVjGyS
8. Število prometnih nesreč statistika. [Online]. Policija. si. [Citirano 1. mar. 2018]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.policija.si/index.php/sl/statistika/prometna-varnost>

14 KAZALO GRAFIKONOV

Grafikon 1:Število prometnih nesreč s smrtnim izidom ali s telesno poškodbo od leta 1995 do 2012	22
Grafikon 2: Kaj je po vašem mnenju najpogostejši razlog za prometne nesreče	27
Grafikon 3: Kakšna vrsta križišč se vam kot vozniku zdijo bolj pretočna ter manj nevarna	27

15 KAZALO SLIK

Slika 1: Procenti alkohola v pijači [Vir: Problematika alkohola v prometu; 2015]	10
Slika 2: Uporaba alkohola v Sloveniji v letu 2015 [Vir: https://med.over.net/clanek/poraba-alkohola-v-sloveniji-se-se-kar-povecuje/]	12
Slika 3: Povprečna količina alkohola na prebivalca starejšega od 15let [Vir: https://med.over.net/clanek/poraba-alkohola-v-sloveniji-se-se-kar-povecuje/]	12
Slika 4: Drug wipe [Vir: google. si.]	18
Slika 5: Stop znak [Vir: google. si.]	19
Slika 6: Znak za prednostno cesto [Vir: google. si.]	19
Slika 7: Znak za omejitev [Vir: google. si.]	20
Slika 8: Znak za naselje [Vir: google. si.]	20
Slika 9: Cesta Bukovžlak vir [Vir: google. maps]	29
Slika 10: Križišče Gaje 32 [Vir: google. maps]	29
Slika 11:Križišče Mariborska in Kidričeva ulica pri Petrolu [Vir: google. maps]	30
Slika 12: Križišče- Kidričeva ulica, Tovarniška ulica, Delavska ulica [Vir: google. maps]	31
Slika 13: Križišče- Kidričeva ulica [Vir: google. maps]	31
Slika 14: Križišče na Mariborski cesti- OMW [Vir: google. maps]	32
Slika 15: Križišče- Avtobusna postaja glazija [Vir: google. maps]	32
Slika 16: Gostota prometa v Celju [33

16 KAZALO TABEL

Tabela 1: Koncentracija alkohola v krvi [Vir: https://maribor24.si/lokalno/voznja-pod-vplivom-alkohola/]	9
Tabela 2: Kazni za vožnjo pod vplivom alkohola [Vir: http://old.slovenskenovice.si/novice/slovenija/koliko-po-novem-za-kazni]	11
Tabela 3: Registriran poraba alkohola v letu 2015 [Vir: https://med.over.net/clanek/poraba-alkohola-v-sloveniji-se-se-kar-povecuje/]	13
Tabela 4: Vrste drog in kako dolgo ostanejo v človeškem sistemu [Vir: https://www.drogart.org/droge/1159/testiranje-prisotnosti-drog-v-telesu.html].	17