

UČINKI PREVENTIVNIH AKCIJ V CESTNEM PROMETU

Šifra: varnost

Razred/letnik: 4. letnik

Mestna občina Celje, Mladi za Celje

Celje, 2020

Povzetek

V raziskovalni nalogi smo se osredotočile na učinkovitost preventivnih akcij v cestnem prometu zaradi tega, ker so dandanes že skoraj vsepovsod. Ravno zato smo si postavile vprašanje, kako nanje gledajo tudi drugi udeleženci cestnega prometa. Zdelo se nam je zanimivo vprašanje, ki ga je bilo vredno raziskati. S pomočjo ankete in njene analize smo na to vprašanje lahko odgovorile. Zanimivo se nam je zdelo, da število prometnih nesreč ostaja podobno iz leta v leto kljub domnevno veliki ozaveščenosti o preventivnih akcijah, kar nam je dalo iztočnico za to raziskovalno nalogo.

KAZALO VSEBINE

1	UVOD	2
1.1	Opredelitev problema.....	2
1.2	Namen in cilj raziskovalne naloge.....	3
1.3	Metode dela	3
1.4	Postavitev hipotez.....	4
2	PROMETNA VARNOST.....	5
2.1.	Udeleženci v prometu	7
2.2	Vozilo.....	8
2.2.1	Aktivna varnost v vozilu.....	9
2.2.2	Pasivna varnost v vozilu	10
2.3	Okolje in vpliv na cestno varnost	11
3	PREGLED PROMETNIH NESREČ V LETU 2019.....	13
4	PREVENTIVNE AKCIJE ZA UDELEŽENCE V CP.....	15
4.1	Agencija varnosti v prometu	17
4.1.1	Primer prometne nesreče s smrtnim izidom.....	18
4.2	Nacionalni program 2013–2022	19
4.2.1	Vizija nič	19
4.2.2	Vladne organizacije.....	19
4.2.3	Nevladne organizacije	20
4.2.4	Projekti	20
5	PREVENTIVNE AKCIJE	22
5.1	Uporaba mobilnega telefona	22
5.2	Varnost pešcev.....	24
5.3	Varnost motoristov.....	27
5.4	Varnost kolesarjev.....	28
5.5	Varnostni pas.....	29
5.5.1	Projekt Pasavček	31
5.6	Nacionalna preventivna akcija hitrost	32

5.7	Alkohol v prometu.....	33
5.8	Začetek šole in varnost otrok	35
6	PRAKTIČNI DEL NALOGE	36
6.1.	Analiza raziskave	36
7	RAZPRAVA	52
7.1	Razprava	52
7.2	Ovrednotenje hipotez	52
8	ZAKLJUČEK.....	55
9	VIRI IN LITERATURA	57
10	PRILOGA	58

KAZALO SLIK

Slika 1: Dejavniki cestnega prometa.	5
Slika 2: Shema interakcijskega kibernetkega sistema voznik - vozilo – okolje.	6
Slika 3: Varnostne naprave v cestnem vozilu.	10
Slika 4: Umrli udeleženci v cestnem prometu v letu 2019.	13
Slika 5: Koledar preventivnih akcij 2020.	15
Slika 6: Simbolna slika prometne nesreče.	18
Slika 7: Slika tabele : Umrli pešci v letu 2019.	18
Slika 8: Zavod Reševalni pas	21
Slika 9: Oglas preventivne akcije-MOBILNI TELEFON.	23
Slika 10: Graf prikazuje število umrlih pešcev od leta 2001 ter cilj do leta 2022.	25
Slika 11: Plakat preventivne akcije-PEŠEC.	26
Slika 12: Oglas preventivne akcije-MOTORIST.	28
Slika 13: Preventivna akcija za KOLESARJE.	29
Slika 14: Preventivna akcija za VARNOSTNI PAS.	30
Slika 15: Projekt Pasavček.	31
Slika 16: Preventivna akcija za HITROST.	33
Slika 17: Prikaz posledic vožnje pod vplivom ALKOHOLA	33
Slika 18: Preventivna akcija o ALKOHOLU.	34
Slika 19: Preventivna akcija o varnosti otrok.	35

KAZALO GRAFIKONOV

Grafikon 1: Število moških in ženskih anketirancev.....	37
Grafikon 2: Kako ste ozaveščeni glede preventivnih akcij?.....	38
Grafikon 3: Od kod ste izvedeli za preventivne akcije?.....	39
Grafikon 5: Ali ste vedeli, da je vsak mesec posvečen drugi preventivni akciji?.....	41
Grafikon 6: Smiselno povežite preventivne akcije z danimi meseci.....	42
Grafikon 7: Kaj je razlog za nastanek preventivne akcije?.....	43
Grafikon 8: Kako preventivne akcije vplivajo na ljudi?.....	44
Grafikon 9: Kdo je najbolj prepoznan zagovornik preventivnih akcij?.....	45
Grafikon 10: Katere spote ste že zasledili?.....	46
Grafikon 11: Ali kot udeleženec v prometu upoštevate preventivne akcije?.....	47
Grafikon 12: Ima družina na vas kakšen vpliv glede na obnašanje v prometu?.....	48
Grafikon 13: Katero preventivno akcijo zasledite največkrat?.....	49
Grafikon 14: Se med vožnjo ali sprehodom osredotočate na plakate preventivnih akcij?.....	50
Grafikon 15: Boste od zdaj naprej bolj pozorni na preventivne akcije?.....	51

1 UVOD

Do prvih prometnih nesreč je prišlo okoli leta 1899, ko je avtomobil zahteval prvo človeško življenje v ZDA. Zaradi avtomobilov srednjemu razredu ni bilo treba več uporabljati prenatrpanih mestnih tramvajev, zaradi česar je zelo hitro zrasla številka kupljenih avtomobilov. Poleg velikega števila kupljenih avtomobilov je zraslo tudi število smrtnih žrtev. Leta 1900 je življenje v prometni nesreči izgubilo kar 36 ljudi, leta 1925 pa je ta številka zrasla kar na 20.771 smrtnih žrtev. Vozniki so se zaletavali v praktično vse, kar je bilo na cestah ali v njihovi bližini. Najbolj so bili na udaru pešci, saj jih je v Filadelfiji leta 1928 zaradi avtomobilskih nesreč umrlo kar 74,9 odstotkov. Velike zmede so se dogajale predvsem na križiščih, ker vozniki med drugim niso vedeli, kako naj zavijejo lev. Zato so v prvem desetletju 20. stoletja sredi križišč postavili stebričke, ki so jim bili v pomoč. Leta 1914 pa so v ZDA zasvetili prvi semaforji, štirje primitivni stolpi z zeleno lučjo »MOVE« in rdečo lučjo »STOP«. Signale je ročno spreminjal policist v uti ob cesti. V dvajsetih letih 20. stoletja pa so jih že avtomatizirali. Takšni so bili prvi začetki avtomobilizma, prometnih nesreč in preventiv za zmanjšanje prometnih nesreč. Od takrat se je veliko stvari izboljšalo, a na žalost smrtne žrtve ostajajo.

V raziskovalni nalogi smo preučile učinke preventivnih akcij pri različnih starostnih skupinah. S pomočjo ankete smo poskušale odgovoriti na vprašanje, kako na varnost gledajo udeleženci v cestnem prometu, kakšno je stanje njihove ozaveščenosti in kako pozorni so na ostale udeležence v cestnem prometu. Za lažje raziskovanje smo si že pred začetkom postavile hipoteze, ki jih lahko na podlagi rezultatov ankete potrdimo ali ovržemo. Zanimalo nas je, kakšna je dejanska ozaveščenosti glede preventivnih akcij, katere preventivne akcije zasledijo največkrat, katerega zagovornika najbolj prepoznajo in ali upoštevajo preventivne akcije.

1.1 Opredelitev problema

Prometne varnosti se zavedamo šele, ko je prepozno. Nesreča v cestnem prometu vključuje pomanjkanje prometne varnosti s strani vseh udeležencev. Kdo nosi odgovornost za nastalo nesrečo, je odvisno v posameznem primeru, vendar je zagotovo vedno prisoten človeški faktor. Na varnost v cestnem prometu vpliva več različnih faktorjev. V raziskovalni nalogi smo se osredotočile na preventivne akcije, ki ozaveščajo ljudi o varnem in pravilnem ravnanju v

cestnem prometu. Problem vidimo v tem, da premalo ljudi opazi preventivne akcije, hkrati pa se preventivne akcije tudi premalo oglašujejo.

1.2 Namen in cilj raziskovalne naloge

Namen naloge je ugotoviti, koliko so preventivne akcije prepoznavne s strani udeležencev v cestnem prometu, katere akcije so najbolj uspešne in kako udeleženci ocenjujejo učinkovitost le-teh.

Cilj raziskovalne naloge je predstaviti pomembnost preventivnih akcij za varnost v prometu, z njimi seznaniti vse več udeležencev v cestnem prometu in na splošno spodbujati k večji varnosti in ozaveščenosti pri vožnji, kolesarjenju, pešačenju...

1.3 Metode dela

Pri teoretičnem delu raziskovalne naloge je prevladovala metoda zbiranja in prebiranja strokovne literature ter člankov. Za osnovno literaturo smo uporabile nekaj knjig, za dopolnitev in ponazoritev teorije podatkov in informacij pa še nekaj revij in spletnih strani. V teoretičnem delu smo uporabile še naslednje metode:

- analitično metodo (metoda razčlenjevanja na posamezne dele),
- metodo deskripcije (metoda opisovanja posameznih pojmov),
- metodo kompilacije (metoda uporabe izpiskov, citatov, navedba drugih avtorjev).

Za praktični del naloge smo najprej izdelale anketni vprašalnik. Sestavljen je iz 16 vprašanj, od tega je 7 vprašanj odprtega tipa in 9 vprašanj zaprtega tipa. 9 vprašanj je s tremi možnimi odgovori, 2 vprašanji odprtega tipa sta imeli več možnih odgovorov, na 3 vprašanja pa so odgovarjali z da ali ne. Vse ankete smo razdelile in pregledale same, nato smo zbrane podatke analizirale in na koncu podale še evalvacijo podatkov. Na podlagi analiziranih podatkov smo potrdile ali ovrgle predhodno postavljene hipoteze. V praktičnem delu smo uporabile še naslednje metode:

- induktivno metodo (metoda sklepanja iz posameznih primerov na splošno),

- komparativno metodo (metoda primerjave),
- metodo kompilacije (metoda uporabe izpiskov, citatov, navedba drugih avtorjev).

1.4 Postavitev hipotez

V načrtu poteka raziskave smo predstavile hipoteze, ki jih želimo dokazati in predviden potek raziskave.

V raziskavi se omejujemo na stanje prometne varnosti v Savinjski in Zasavski regiji, saj smo časovno in prostorsko omejene.

Zaradi kompleksnosti vsebine smo se pri raziskavi omejile na prepoznavnost preventivnih akcij v več starostnih skupinah, da bi ugotovile, kdo je bolj ozaveščen, koliko ljudi sploh upošteva preventivne akcije, kje jih zasledijo oziroma m kdaj so se prvič srečali z njimi.

Predvidevamo, da je vzorec za raziskavo dovolj reprezentativen, da bomo lahko dokazale naslednje hipoteze, ki smo jih postavile na osnovi teoretičnih izhodišč iz domačega okolja.

Hipoteza 1 : Preventivne akcije so s strani udeležencev premalo znane.

Hipoteza 2: Udeleženci v cestnem prometu ne upoštevajo dovolj preventivnih akcij.

Hipoteza 3: Najboljša medija za posredovanje promocije varne udeležbe v cestnem prometu sta televizija in internet.

Hipoteza 4: Preventivna cestna vzgoja se začne v družini.

Hipoteza 5: Najbolj prepoznavne so preventivne akcije za ozaveščanje pešcev.

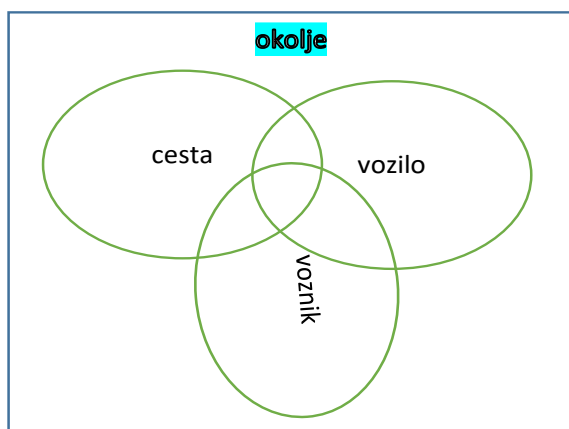
2 PROMETNA VARNOST

Varnost v najširšem smislu predstavlja stanje stabilnosti v naravi in družbi, v katerem zaradi vnaprejšnjega pripravljanja za zaščito in obrambo pred viri in vrstami ogrožanja, le-ti ne povzročijo neravnovesja v družbi in naravi, ki bi ogrozilo fizično ali družbeno in duhovno integriteto ljudi¹.

V Slovarju slovenskega knjižnega jezika je pojem varnost razložen kot stanje varnosti oziroma nadzor prepoznavnih tveganj za doseg sprejemljivega nivoja tveganj, nevarnosti. Lahko rečemo tudi, da je varnost stanje ne izpostavljenosti nevarnosti.

Prometna varnost se nanaša na metode in ukrepe za zmanjšanje tveganja udeležencev v prometu, da se ne bi poškodovali ali celo umrli v prometni nesreči.

Da bi prometno varnost celovito razumeli, moramo razumeti dejavnike varnosti v cestnem prometu.



Vir: Krajnc, T. Krajnc, R. Vpliv čustvenega stanja udeležencev na varnost v prometu. Zbornik referatov. Celje. 2014.

Slika 1: Dejavniki cestnega prometa.

Za obravnavanje prometne varnosti izhajamo iz poznavanja dejavnikov varnosti cestnega prometa. Delež posameznih dejavnikov je lahko spremenljiv od dogodka do dogodka. Lahko pa rečemo, da je v veliki meri varnost prometa odvisna od udeleženca v prometu oz. voznika vozila. To je tudi razumljivo, saj se vozilo premika tako, kot ga voznik upravlja. Ali pa na primeru uporabe odsevnih teles, saj se le-ta ne morejo sama namestiti na zapestje ali oblačilo. Potrebna je torej ustrezna zavest udeleženca, da se ustrezno opremi za pogoje slabše vidljivosti.

¹ Igor Kotnik, str.174, Nekateri vidiki varnosti in ogroženosti v sodobnem svetu

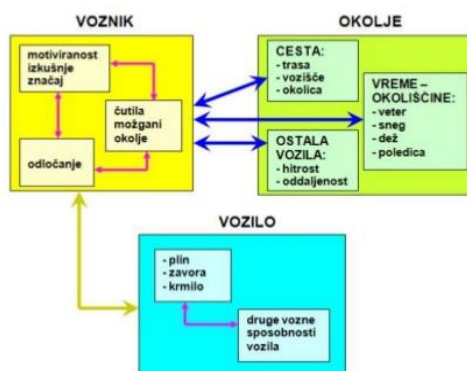
Torej lahko ocenimo, da je v shemi dejavnikov varnosti prometa velik delež vpliva na udeležencu v primerjavi z ostalimi dejavniki.

Na varnost in učinkovitost cestnega prometa vplivajo trije dejavniki:

- voznik,
- vozilo,
- okolje.

Vpliv teh treh dejavnikov na dogajanje v prometu je vzajemno povezan, tako da voznik, vozilo in okolje tvorijo kibernetski sistem, v katerem funkcijo upravljanja izvaja voznik, objekt upravljanja je vozilo, okolje pa je vir informacij za definiranje stanja sistema. Prometno-tehničnih dejavnikov, ki vplivajo na prometno varnost, je veliko in jih različni avtorji različno vrednotijo in razvrščajo. Med dejavnike, ki vplivajo na prometno varnost, lahko štejemo vse dejavnike, ki na kakršen koli način delujejo na varnost v cestnem prometu. Po Tollazziju (2002) so najpomembnejši:

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



Slika 2: Shema interakcijskega kibernetskega sistema voznik - vozilo – okolje.

Vir: Tollazzi, 2002,

2.1. Udeleženci v prometu

Najbolj ogroženi udeleženci v prometu so pešci. Še posebej moramo paziti na otroke, starejše ljudi, slepe, gluhe in druge, zato je potrebna skrajno previdna vožnja. Le-ti počasneje dojemajo dogajanje in stanje v prometu. Veliko kritičnih situacij v prometu izzovejo prav časovne stiske. Otrok, ki je v časovni stiski, se na prehodu za pešce ne bo dovolj dobro prepričal, če lahko varno prečka vozišče.

Začetki obsežnejših raziskav voznikovega ravnanja segajo v petdeseta in šestdeseta leta prejšnjega stoletja. Pred tem so bile raziskave usmerjene predvsem v problem prometnih nesreč, še posebej vzrokov za njihov nastanek, in so izhajale iz statističnih teorij nesreč. Na začetku so bili mnenja, da je za prometne nesreče kriv voznik sam zaradi kompleksnosti tedanjega sodobnega cestnega prometa. V ospredju so bile voznikove zaznavno-motorične sposobnosti v okviru sistema človek-stroj-okolje. Nato pa se je v začetku sedemdesetih naredil velik preobrat, saj so pri raziskovanju voznikovega ravnanja začeli na voznika gledati kot na nekoga, ki sam vpliva na svojo vožnjo. Glavni dejavnik voznikovega ravnanja naj bi bila motivacija.

Na to, kako varno ali nevarno bo kdo ravnal v cestnem prometu, vplivajo poleg znanja in spretnosti tudi sposobnosti, osebnostne lastnosti, stališča, motivacija pa tudi starost, družbeno okolje, socialni položaj in tudi dejavniki, kot so vožnja pod vplivom alkohola, utrujenost ali pritisk vrstnikov v vozilu. Voznik mora biti v odličnem psihofizičnem stanju, kadar sede za volan.

Zakonsko podlago za pravilno ravnanje v cestnem prometu s strani udeležencev v Republiki Sloveniji ureja **Zakon o voznikih** (Uradni list RS, št. 85/16, 67/17).

S tem zakonom se določajo načrtovanje in izvajanje nalog za preventivo in varnost v cestnem prometu, pravila in pogoji za udeležbo voznikov v cestnem prometu, pravila in pogoji za usposabljanje kandidatov za voznike motornih vozil, pogoji za delovanje šol vožnje, program vozniškega izpita, vozniški izpiti in pogoji opravljanja zdravstvenih pregledov ter dodatnih usposabljanj voznikov.

Ta zakon opredeljuje:

- splošne določbe, preventivo in vzgojo v cestnem prometu,
- javno agencijo za varnost v prometu,
- pristojnosti in pooblastila,

- pooblastila inšpekcijskih in drugih nadzornih organov,
- usposabljanje kandidatov za voznike motornih vozil,
- izobraževanje kandidatov, voznikov ter izobraževanje izvajalcev izobraževanja,
- pogoje za vožnjo vozil,
- vozniško dovoljenje,
- vozniški izpit,
- zdravstvene preglede voznikov,
- zdravniška spričevala,
- prehodne in končne določbe.

Ta zakon je namenjen vsem voznikom, ki so vključeni v cestni promet ali pričenjajo z opravljanjem vozniškega izpita, prav tako pa je vključeno tudi usposabljanje oz. izobraževanje kandidatov, zdravniško spričevalo, vozniško dovoljenje...

2.2 Vozilo

Za varno vožnjo lahko največ naredi voznik sam, tako da upošteva prometne predpise in vožnjo prilagodi razmeram. Največ poti seveda naredimo v vozilu, pa naj bo to osebno vozilo, tovorno ali se za mobilnost poslužujemo javnega prevoza z avtobusi. Zato je stanje varnosti samega vozila izrednega pomena. Poleg tehnične brezhibnosti vozila, ki je zakonsko opredeljena, je potrebno vozilo redno vzdrževati in servisirati. Vse pogoje, ki ga mora izpolnjevati motorno vozilo, ureja **Zakon o motornih vozilih** (Uradni list RS, št. 75/17).

Ta zakon ureja pogoje za udeležbo motornih in priklopnih vozil na trg, njihovo registracijo in prisotnost v cestnem prometu. Prav tako ureja pogoje za opravljanje kmetijskih ali gozdarskih del, nalog tehničnih služb, strokovnih in registracijskih organizacij, vodenje zbirk podatkov o vozilih in nadzor nad izvajanjem tega zakona ter dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil.

Zakon o motornih vozilih opredeljuje:

- splošne določbe,
- pogoje za dajanje na trg in začetek uporabe,
- registracijo vozil,
- tehnično brezhibnost vozil,
- pogoje za opravljanje nalog,

- zbirke podatkov,
- nadzor,
- dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju avtomobila,
- prehodne in končne določbe.

Zakon je namenjen voznikom motornih vozil in prav tako tudi tistim, ki opravljajo kmetijska ali gozdarska dela, ter prodajalcem motornih vozil. V zakon so vključena tudi dela, ki vključujejo registracijo in tehnično brezhibnost vozil.

Vsa vozila morajo zaradi večje varnosti redno opravljati tehnične preglede, in sicer opravijo prvi tehnični pregled štiri leta po prvi registraciji, nato pa vsaki dve leti do osmega leta starosti. Po osmem letu starosti se tehnični pregled izvede vsako leto.

2.2.1 Aktivna varnost v vozilu

Vozniku pri pravilnem opravljanju vozila pomagajo sistemi aktivne varnosti. Pod aktivno varnost v vozilu obravnavamo vse dejavnike, ki vozniku aktivno pomagajo preprečiti prometno nesrečo. Posledično se v aktivno varnost vlaga več denarja s strani proizvajalcev transportnih sredstev. Aktivna varnost se odraža v optimalnem dinamičnem usmerjenju vozila tudi takrat, ko se izogibamo oviram. Njihova funkcija je pomoč vozniku pri vožnji, s tem da kompenzirajo voznikove napake in blažijo njihove posledice.

Med aktivno varnost v vozilu uvrščamo:

- zavorne sisteme (zaviranje brez blokiranja koles – ABS, sistem za porazdelitev zavorne sile – EBD...),
- krmilni sistemi (stabilna vožnja naravnost in v zavojih – ESP, lahko in zanesljivo usmerjanje...),
- vzmetenje in dušenje nihanj pri vožnji,
- žarometi,
- ergonomičnost v vozilu (prezračevalni sistem, lahko upravljanje vozila...),
- sistem za odpravljanje mrtvih kotov,
- sistem za ohranjanje voznega pasu,
- pametni tempomat....

2.2.2 Pasivna varnost v vozilu

Pasivno varnost v vozilih razumemo kot preprečitelja hujših poškodb, ko pride do prometne nesreče. Pasivni varnostni sistemi med vožnjo niso aktivni, delujejo pa v primerih ogrožanja varnosti (npr. pri trčenjih, močnih zaviranjih...). Delimo jo na notranjo in zunanjo.

ZUNANJA :

- Trda kabina za potnike z ojačitvami v okvirjih, stebrih in vratih.
- Ostali deli pred in za kabino imajo območja za ublažitev udarcev, torej mesta ki so že predhodno nagubana – mečkljive cone.
- Rezervoar za gorivo mora biti nad zadnjo premo, da je varen pred udarci.
- Ključavnice se ne smejo odpreti pri nesreči, vendar se morajo po nesreči za izstop potnikov.
- Prednji del avtomobila mora biti zaobljen zaradi trka s pešcem.

NOTRANJA:

- varnostni pas – tri točkovni,
- zračni mehovi – prednji, bočni in zračne zavese – AIR BAG,
- varnostna volanska konzola, ki se ob trku teleskopsko zloži – prepreči potisk volana v kabino,
- kaljena stekla – se pri nesreči zdrobijo in lepljeno vetrobransko steklo.



Slika 3: Varnostne naprave v cestnem vozilu.

Vir: Dušan Kolarič. Varnost v prometu in varnost pri delu. str. 17. 2009

2.3 Okolje in vpliv na cestno varnost

Ustrezna ureditev okolja lahko veliko prispeva k varni in zanesljivi vožnji, seveda pa je tudi zelo pomembna obcestna ureditev (optično vodenje, označevanje posebnih dogodkov na cesti, oblikovanje cestnega profila ter zakrivanje optičnih in drugih motenj) .

Strategija varnosti v cestnem prometu se osredotoča na preprečevanje hudih poškodb in smrti. Prometne nesreče so posledica nepravilnosti v sistemu vozila, človeka in ceste z okoljem, zato je logična posledica tega potreba po učinkovitih strategijah za izboljšanje varnosti vseh treh naštetih faktorjev.

Stanje, status, kategorijo cest ureja v RS **Zakon o cestah** (Uradni list RS. št. 109/10)

Ta zakon določa in ureja:

- status in kategorizacijo javnih cest,
- enotna pravila za gradnjo, upravljanje in vzdrževanje vseh javnih cest ter pogoje za uporabo nekategoriziranih cest, ki se uporabljajo za javni cestni promet, zaradi zagotavljanja enakih pogojev za varno odvijanje cestnega prometa na celotnem cestnem omrežju,
- obvezno gospodarsko javno službo za zagotavljanje stanja javnih cest za varen in neoviran promet,
- upravljanje, gradnjo, vzdrževanje in varstvo javnih cest ter prometa na njih.

Zakon o cestah opredeljuje:

- splošne določbe,
- skupne določbe o gradnji, vzdrževanju, upravljanju in varstvu javnih cest,
- gradnjo državnih cest,
- upravljanje državnih cest,
- vzdrževanje državnih cest,
- varstvo državnih cest in prometa na njih,
- varnostne zahteve za predore,
- varnostne zahteve za cestno infrastrukturo,
- upravljanje, gradnjo, vzdrževanje in varstvo občinskih cest,
- nacionalni center za upravljanje prometa,
- razvoj in uporabo ITS,

- pooblastila in ukrepe policije in občinskega redarstva,
- inšpekcijsko nadzorstvo,
- prehodne in končne določbe.

Ta zakon je namenjen vsem uporabnikom javnih, državnih in tudi zasebnih cest.

Okolje kot pomemben dejavnik v cestni varnosti vključuje poleg stanja cest, njihovo signalizacijo, vzdrževanje tudi druge udeležence, ki morajo ravnati v skladu z **Zakonom o pravilih cestnega prometa** (Uradni list RS. št. 82/13)

S tem zakonom se določajo prometna pravila ravnanja v cestnem prometu ter pooblastila in sankcije, ki jih pri izvajanju tega zakona izrekajo pristojni organi.

Ta zakon opredeljuje:

- uvodne določbe,
- načela cestnega prometa,
- odgovornost za varen in nemoten promet,
- pooblastila za nadzor nad izvajanjem določb tega zakona in druga posebna določila,
- pravila cestnega prometa,
- pravila varne ustavitve in parkiranja vozil,
- pravila uporabe svetlobne in zvočne opreme,
- pogoje za prevoz tovora v cestnem prometu,
- varstvo udeležencev cestnega prometa,
- naprave za urejanje cestnega prometa,
- psihofizično stanje udeležencev cestnega prometa
- prehodne in končne določbe.

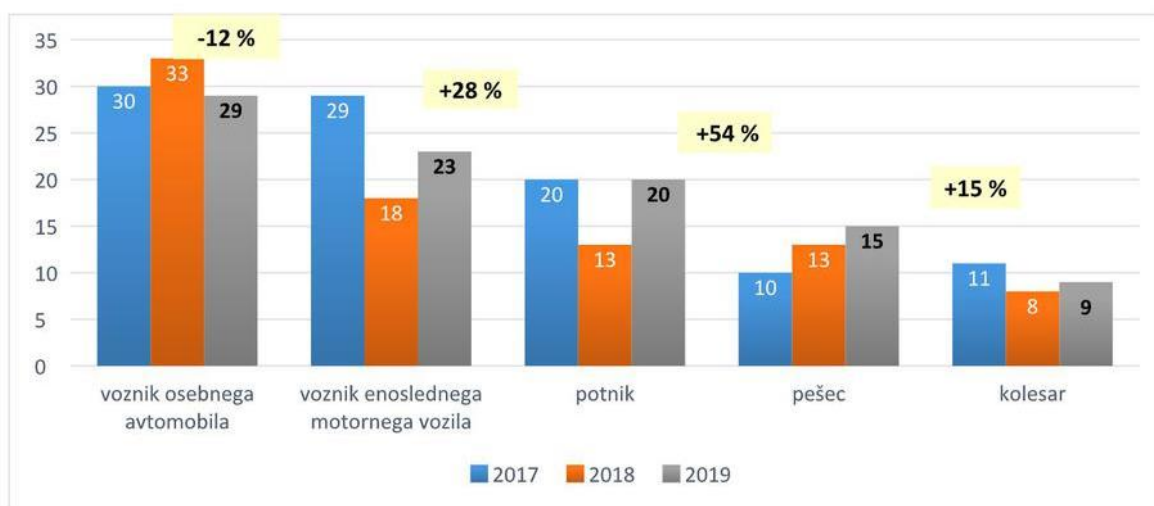
Zakon je namenjen vsem udeležencem cestnega prometa, vključno z vozniki, pešci, kolesarji, invalidi in združuje pravila varnega vključevanja v promet. Zato bi ga težko kategorizirali pod samo enega izmed navedenih dejavnikov v našem kibernetskem sistemu.

Navedeni zakoni se medsebojno dopolnjujejo ter tvorijo učinkovito sosledje potrebnih ukrepov za učinkovito ter predvsem varno sodelovanje vseh akterjev v cestnem prometu.

3 PREGLED PROMETNIH NESREČ V LETU 2019

Vzroki za prometne nesreče ostajajo iz leta v leto isti, in sicer alkohol, neprimerna hitrost, izsiljevanje prednosti in vožnja z motorjem. Glavni vzroki in dejavniki, zaradi katerih pa je prišlo do nesreč s smrtnim izidom, so neprimerna hitrost, nepravilna stran oziroma smer vožnje, izsiljevanje prednosti in alkohol.

V spodnjem grafu lahko vidimo, da se je pri voznikih osebnega avtomobila število smrtnih žrtev zmanjšalo za 12 odstotkov. Pri voznikih enoslednega motornega vozila se je v primerjavi z letom 2018 zvišala za 28 odstotkov, je pa še vseeno manj umrlih kot v letu 2017. Število umrlih potnikov se je v 2019 povečalo za kar 54 odstotkov, kar je primerljivo z letom 2017. Pri pešcih in kolesarjih ni bistvenih razlik v številu umrlih.



Slika 4: Umrli udeleženci v cestnem prometu v letu 2019.

vir: Ibidem

V lanskem letu 2019 je zaradi neprimerno hitrosti življenje izgubilo 49 oseb, zaradi nepravilne smeri vožnje 23 smrtnih žrtev, zaradi izsiljevanja prednosti pa je umrlo 12 oseb. Tem trem vzrokom pripisujemo kar 83% vseh umrlih udeležencev. Alkoholizirani udeleženci so povzročili 1.527 prometnih nesreč in zakrivali 30 smrti, kar je 8 več, v primerjavi s prejšnjim letom.

V lanskem letu sta v prometnih nesrečah umrli 102 osebi, kar je 11 oseb (12 %) več kot leto poprej. Število poškodovanih v prometnih nesrečah se je zmanjšalo za 3 %. V lanskem letu je bil negativni trend izstopajoč predvsem v prvem polletju (lani 56, predlani 41 umrlih, kar pomeni 37 % več umrlih), v drugi polovici leta 2019 pa se je varnost cestnega prometa v primerjavi z letom poprej izboljšala (lani 46, predlani 50 umrlih, kar pomeni 8 % manj umrlih).

V letu 2019 je na slovenskih cestah umrlo največ voznikov osebnih avtomobilov, in sicer 29 (33 v 2018). Število umrlih voznikov se je sicer v primerjavi z lanskim letom zmanjšalo – umrli so 4 vozniki manj (-12 %). Največje povečanje števila umrlih v 2019 v primerjavi z letom 2018 beležimo pri številu umrlih potnikov, in sicer jih je v 2019 umrlo 20 (13 v 2018) oz. 54 % več kot 2018 (18 potnikov v osebnih avtomobilih, 2 na motornih kolesih). V tem letu so umrli tudi 3 vozniki tovornih vozil, 2 voznika traktorja in voznik avtobusa.

Zvišal pa se je tudi procent ranljivih udeležencev (enosledna vozila, pešci in kolesarji), in sicer v 2019 je bilo 49 smrtnih žrtev oziroma 48% vseh umrlih. V letu 2018 je bil delež umrlih ranljivih udeležencev 43%².

² [Online] Dostopno na spletnem naslovu : <https://varna-pot.si/2020/01/15/vzroki-za-crno-statistiko-ostajajo-alkohol-neprilagojena-hitrost-izsiljevanje-prednosti-in-voznja-z-motorjem/> (Uporabljeno 10. 1. 2020; 17:33)

4 PREVENTIVNE AKCIJE ZA UDELEŽENCE V CP

Vključno s postavljenimi pravnimi viri o vodenju in poteku cestnega prometa - CP za doseganje varne udeležbe na nivoju lokalnih in državnih okvirjev delujejo različne vladne in nevladne institucije. Naloga teh je, da dodatno ozaveščajo udeležence o vlogi in pomenu varne udeležbe v cestnem prometu, na vsakem nivoju delovanja. Pa naj bomo udeleženi pešci, kolesarji, motoristi ali vozniki.



Slika 5: Koledar preventivnih akcij 2020.

Vir: ibidem

Vsako leto se upošteva koledar preventivnih akcij, v katerem je vsak mesec posvečen drugi preventivni akciji. Nekatere preventivne akcije, kot so akcije za hitrost, alkohol in varnost voznikov tovornih vozil in avtobusov, se skozi leto pojavijo večkrat.

Januarja imamo dva tedna preventivno akcijo »Ne uporabljaljaj telefona med vožnjo«, kjer policisti še bolj poostreno nadzorujejo voznike dvoslednih in enoslednih vozil. Kazen za voznike dvoslednega vozila znaša 120 evrov, kazen za voznike enoslednih vozil pa 40 evrov.

V mesecu februarju se izvaja preventivna akcija »Varno na cesti«, ki je pomembna za varnost voznikov tovornih vozil in avtobusov. Namenjena je predvsem preprečevanju najpogostejših

kršitev in spodbujanju voznikov tovornih vozil in avtobusov k doslednejšemu spoštovanju prometnih predpisov³.

V mesecu marcu poteka preventivna akcija Pasavček »Red je vedno pas pripet«, ki spodbuja k uporabi varnostnega pasu.

Meseci april, junij in avgust so posvečeni preventivni akciji za varnost v prometu.

Meseca maja poteka preventivna akcija za varnost kolesarjev, ki traja kar cel mesec. Njihov slogan je »Kolesarji previdno naokrog«.

Mesec julij je posvečen predvsem motoristom, saj jih je zaradi lepega vremena veliko na cestah. Slogan je »Ne prehitevaj življenja, motorist za vedno«.

Septembra poteka preventivna akcija za varnost otrok ob začetku šole. Ozaveščajo tako otroke kot tudi voznike in starše. Njihov slogan je »Varno v šolo«.

Mesec oktober je posvečen pešcem, saj se začne oktobra hitro temniti in se tako poslabša vidljivost pešcev. Ta preventivna akcija jih spodbuja k nošenju kresničk in bolj svetlih oblačil. Njihov slogan se glasi »Bodi viden, bodi previden«.

V mesecu novembru, juniju in decembru lahko zasledimo preventivno akcijo proti alkoholu. 15. 11. je svetovni dan spomina na žrtve prometnih nesreč, v mesecu decembru, in sicer 3. 12. pa mednarodni dan invalidov.

V okviru svojih aktivnosti izvajajo preventivne dogodke na lokalni ravni, v šolah, nakupovalnih središčih in drugod. Zasnovani so tako, da so udeleženci aktivni, bolj informirani, osveščeni in usposobljeni za ustrezno varno ravnanje v prometu. Posledično aktivna udeležba pripomore k izkustvenemu učenju in boljšemu pomnjenju.

Otroci in mladostniki so posebna skupina varovanih oseb v cestnem prometu in prav zato jim namenjajo veliko aktivnosti. Vlada Republike Slovenije je dne 24. 4. 2013 sprejela Resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022. Zagotavljanje večje varnosti cestnega prometa je mogoče doseči s spodbujanjem udeležencev v prometu k odgovornejšemu vedenju, spoštovanju predpisov in oblikovanju zavesti o pomenu prometne varnosti. Prometno preventivne akcije se ponovijo večkrat v letu, in sicer v tistih mesecih, ko prometna statistika prikazuje večjo ogroženost udeležencev v prometu. Nosilci aktivnosti so Ministrstvo za notranje zadeve – *policija*, Javna agencija Republike Slovenije za varnost

³Vir: Ibidem

prometa, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ministrstvo za zdravje, Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport ter ostale institucije, ki skrbijo za večjo prometno varnost.

4.1 Agencija varnosti v prometu

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa (AVP) je pravna oseba javnega prava, ki deluje na področju varnosti prometa. Ustanovljena je bila 1. septembra 2010.

Agencija izvaja regulatorne, razvojne, strokovne in druge naloge s področja voznikov in vozil, analitsko-raziskovalne naloge na področju varnosti cestnega prometa, preventive, vzgoje, usposabljanja v cestnem prometu, neodvisno preiskovanje dejavnikov za nastanek prometnih nesreč s smrtnim izidom ter strokovne naloge za pripravo in izvedbo nacionalnega programa varnosti cestnega prometa. V okviru svojih pristojnosti opravlja presojo varnosti cestne infrastrukture ter zagotavlja izobraževanje in osveščanje javnosti glede uvajanja novih tehničnih standardov, rešitev ter drugih ukrepov, ki pripomorejo k večji varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu. Na omenjenih področjih agencija sodeluje v bilateralnih odnosih in različnih mednarodnih organizacijah.

Poslanstvo Javne agencije za varnost prometa je prizadevanje za zmanjšanje najhujših posledic prometnih nesreč v cestnem prometu (smrtnih žrtev in telesno poškodovanih udeležencev). Poslanstvo in cilje bo agencija dosegla z učinkovitim izvajanjem ukrepov iz zakonodaje, nacionalnega programa in drugih aktov ter s spodbujanjem udeležencev v prometu k odgovornejšemu vedenju, spoštovanju predpisov in oblikovanju zavesti o pomenu prometne varnosti, z zagotavljanjem varnejših vozil in cestne infrastrukture.

Preventivne aktivnosti in akcije ozaveščanja, ki jih izvajajo, so namenjene vsem prometnim udeležencem v različnih obdobjih življenja in z različno stopnjo izkušenosti, najbolj pa nagovarjajo ranljive skupine prometnih udeležencev in ozaveščajo o tveganih oblikah vedenja.

4.1.1 Primer prometne nesreče s smrtnim izidom

Pešci in kolesarji so najšibkejši udeleženci v cestnem prometu. Z vse večjo stopnjo motorizacije v Sloveniji se stanje slabša, saj je ob visoki hitrosti motornih vozil tudi vse več poškodb ne motoriziranih udeležencev.

Vendar pa ne smemo zanemarjati tudi nepravilnega ravnanja pešcev, saj so v mnogih primerih krivi tudi sami. To dokazuje tudi prometna nesreča, ki se je zgodila marca 2019 na dolnjski avtocesti, v kateri je bil hudo poškodovan 22-letni pešec, 15-letnik pa je podlegel hudim poškodbam in umrl na kraju nesreče. Do nesreče je prišlo, ko sta pešca prečkala avtocesto, nato pa je iz ljubljanske smeri proti Novemu mestu pripeljala 37-letna voznica avtomobila, ki je kljub zaviranju trčila v pešca⁴.



Slika 6: Simbolna slika prometne nesreče.

Vir: visokaodškodninaplaninsec.si

Območje	Št. umrlih pešcev	Delež območje/vsi	
Občina Celje	1	7%	
Savinjska statistična regija	1	7%	
Celotna Slovenija	15	100%	
Pešci kot povzročitelji prometnih nesreč v letu 2019			
Povzročitelj prometne nesreče	Posledice na vseh udeležencih		
	Smrt	Huda tel. poškodba	Lažja tel. poškodba
pešci	7	20	71

Slika 7: Slika tabele : Umrli pešci v letu 2019.

Vir: podatki o umrlih pešcih ,AVP, Damir Grgić, 2019

⁴ Vir: Mojca Furlan Rus, 13. mar 2019, dnevnik.si

4.2 Nacionalni program 2013–2022

Nacionalni program varnosti cestnega prometa je strateški dokument, ki obravnava nacionalno varnostno politiko in strokovno zahtevne ter varnostno najbolj transparentne probleme na področju varnosti cestnega prometa v Republiki Sloveniji za obdobje 2013– 2022.

Nacionalni program podaja vizijo in cilj, za prednostna področja pa določa ukrepe, ki jih je treba izvesti za učinkovitejše zagotavljanje varnosti cestnega prometa. Primarni cilj programa je prizadevanje za zmanjšanje najhujših posledic prometnih nesreč v cestnem prometu, ki ga bodo dosegli z učinkovitim izvajanjem ukrepov iz programa in z zagotavljanjem politične volje in družbene podpore. Pri pripravi nacionalnega programa so sodelovali številni strokovnjaki pristojnih vladnih in civilnih družb. Ti so glede na stanje v Evropski uniji in Sloveniji pretehtali možnosti in izbirali najprimernejše ukrepe, ki bi jih bilo smiselno izvesti na področju človekovega ravnanja, prometnega okolja, vozil in institucionalnega okolja.

4.2.1 Vizija nič

Vizija nič je pozitiven in odgovoren odnos ustvarjalcev in udeležencev cestno-prometnega sistema, ki so s svojim celotnim delovanjem in ravnanjem dolžni preprečiti najhujše posledice prometnih nesreč ter zagotoviti varen dolgoročen cilj: *nič mrtvih in nič hudo poškodovanih* zaradi prometnih nesreč. Z moralnega vidika je to edini možen dolgoročni cilj vseh humanih družb ter kot takšen jasn in razumljiv vsem sodelujočim ustvarjalcem in udeležencem cestno-prometnega sistema. Vizija nič zato zahteva spremembo razmišljanja in ravnanja oblikovalcev sistema, izvajalcev in prometnih udeležencev.

4.2.2 Vladne organizacije

Vladne organizacije, to so tako imenovane pravne osebe javnega prava, so tiste, ki jih ustanovijo ministrstva, vlada ali občina. Takšni so, npr.: javni zavodi, javne agencije in javni skladi, ki se ustanovijo na podlagi zakona ali odloka samoupravne lokalne skupnosti. Mednje sodi tudi Javna agencija RS za varnost v prometu in je najpomembnejša vladna organizacija na področju varnosti v cestnem prometu¹.

4.2.3 *Nevladne organizacije*

Nevladna organizacija je organizacija, ki ni del vladajoče politike in je ni ustanovila država. Običajno je neodvisna od vlade, financira pa se s prostovoljnimi prispevki in različnimi projekti.

Najpogosteje se v Sloveniji uporablja definicija, ki jo je Vlada RS povzela po Evropski komisiji v svoji Strategiji sodelovanja z nevladnimi organizacijami: NVO je prostovoljna, neodvisna in nepridobitna organizacija civilne družbe, s statusom pravne osebe zasebnega prava.

4.2.4 *Projekti*

ZAVOD VARNA POT

Zavod Varna pot je civilna, neprofitna, humanitarna in nepolitična organizacija. Člani so žrtve prometnih nesreč. Združuje in zavezuje jih Vizija NIČ, z uresničevanjem katere želijo ustvariti višjo in varnejšo kakovost vsakdanjega življenja v naši družbi. Delujejo na treh področjih dela in poslanstva: pomoč žrtvam prometnih nesreč, izvajanje preventivno-izobraževalnih vsebin ter različne prireditve za otroke, mladostnike in odrasle, ki kreirajo varno življenje in varno mobilnost⁵.

ZAVOD VOZIM

Začetki Zavoda VOZIM so povezani s prometno varnostjo, danes pa delujejo na področju preventive v prometu glede alkohola ter psihoaktivnih snovi (PAS), mladinskega dela in socialne integracije oseb z manj priložnostmi⁶.

Skozi osebne zgodbe invalidov, poškodovancev, želijo prispevati k spodbujanju pozitivnega in zdravega vedenja otrok in mladostnikov ter vplivati na varovalne in spodbujevalne dejavnike pred rabo alkohola ter drugih prepovedanih drog in spodbujanje zdravega načina življenja.

⁵ vir: zavod varna pot. [Online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://varna-pot.si/>

(Uporabljeno 7. 1. 2020; 20:12)

⁶ Vir: vozim.si

Zavzemajo se, da z inovativnim in pozitivnim pristopom pripovedi osebnih zgodb vplivajo na mlade in spreminjajo njihova stališča.

Prizadevajo si k uresnitvi večje varnosti pri mladih ljudeh ter na splošno pri celotni družbi.

ZAVOD REŠEVALNI PAS

Zavod je ustanovljen z namenom ozaveščanja vseh voznikov in voznic, kako pravilno reagirati in se razvrstiti ob zaustavljanju ali zaustavitvi vozila na avtocestah in hitrih cestah⁷. Z ozaveščanjem je pričel Anže Albreht, zdravstveni reševalec in prostovoljni gasilec, ki je velikokrat na nujnih vožnjah obstal v zastoju. Z ozaveščanjem je pričel najprej preko socialnih omrežij, nato preko DARS-a. Leta 2015 je prvič organiziral tudi preventivno akcijo s pomočjo Agencije za varnost prometa, DARS-a, Policije in drugih. Projekt so izpeljali na počivališču Lom, kjer so potnikom delili vodo in letake, ter jim razlagali, zakaj in kako se je potrebno razvrstiti v primeru zastoja.



Slika 8: Zavod Reševalni pas

Vir: reševalni_pas.si

⁷ Vir: zavod reševalni pas. [Online]. Dostopno na spletnem naslovu.: <https://resevalni-pas.si/> (Uporabljeno 7. 1. 2020; 19:28)

5 PREVENTIVNE AKCIJE

Predstavile bomo vrsto preventivnih akcij, ki se odvijajo tekom celega leta. Osredotočile se bomo na ciljne skupine, ki so jim akcije namenjene, analizirale slogane posamezne akcije ter predstavile ostale povezane dogodke z izbrano preventivno akcijo.

Vse podatke o preventivnih akcijah smo prevzele iz strani AVP.

5.1 Uporaba mobilnega telefona

Uporaba mobilnega telefona med vožnjo postaja v zadnjih letih razširjena.⁸ Ključno sporočilo, ki ga želijo posredovati voznikom in voznicam je, naj med vožnjo ne uporabljajo mobilnega telefona, ampak naj se varno ustavijo na primernem mestu in opravijo telefonski klic ali pošljejo SMS sporočilo. K uporabi mobilnih telefonov v prometu je zlasti nagnjena mlajša generacija, pa tudi vozniki srednje starosti, predvsem zaradi poslovnih razlogov.

Če voznik telefonira med vožnjo, je to tako, kot bi imel v krvi 0,8 promila alkohola. Med pisanjem SMS sporočila, voznik 4x več časa ne gleda na vozišče, kot pri normalni vožnji.⁹

Z uporabo mobilnega telefona v prometu se zmanjšuje zbranost in pozornost na sprejemanje ključnih informacij iz okolja in tako se povečuje tveganje za nastanek prometne nesreče. Med uporabo mobilnega telefona je uporabnikova pozornost zmanjšana v kar treh vidikih zaznavanja in upravljanja, in sicer:

- **VIDNEM...** *namesto na cesto in okolje je pogled usmerjen v zaslon telefona.*
- **TELESNEM...** *roke niso na volanu ali krmilu vozila pač pa na napravi.*
- **MISELNEM...** *miselni procesi so usmerjeni v dogajanje, ki ga sporoča naprava.*

Uporaba mobilnih telefonov med vožnjo vpliva tudi na:

- **slabši reakcijski čas voznika** (50% slabši kot vožnja v normalnih pogojih),
- **počasnejše zaznavanje prometne signalizacije in reagiranje nanjo,**
- **daljši zavorni čas,**
- **zmanjšano zaznavanje okolice in prometa,**

⁸ Vir: povzeto po gradivu avp, www.avp-rs.si

⁹ Vir: Ibidem

- **večje tveganje pri odločitvah**, kot je, npr.: *zmanjšana varnostna razdalja, manjše prilagoditve razmeram na cesti in drugo.*

Skladno z Zakonom o pravilih cestnega prometa je pri nas med vožnjo uporaba mobilnega telefona v roki prepovedana, predpisana kazen znaša 120,00 evrov. Sem sodi tako telefoniranje, pisanje SMS sporočil, brskanje po spletu itd.

Dovoljena je le uporaba prostoročnega telefoniranja. Ob tem lahko poudarimo, da tudi prostoročna uporaba zmanjšuje pozornost voznika na samo vožnjo zaradi vsebine pogovora.

Na Javni agenciji RS za varnost prometa v času nacionalne preventivne akcije, ki po koledarju nacionalnih preventivnih akcij poteka v mesecu januarju v sodelovanju s partnerji, izvajajo naslednje aktivnosti za zmanjšanje uporabe mobilnih telefonov v prometu:

- izvajajo medijsko kampanjo »*Ne uporabljajte telefona med vožnjo*« z oglaševanjem na nacionalnih in lokalnih medijih,
- za potrebe aktivnosti na lokalni ravni bodo zagotovili plakate in letake za sodelovanje z občinskimi sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu,
- v času akcije bodo policija in občinska redarstva izvajala poostren nadzor nad uporabo mobilnih telefonov med vožnjo,
- v okviru Izpitnih centrov bodo vse kandidate (predvsem mlade) osveščali glede tveganja zaradi uporabe telefona med vožnjo.



Slika 9: Oglas preventivne akcije-MOBILNI TELEFON.

Vir: ibidem

5.2 Varnost pešcev

Pešci spadajo med ranljivejše udeležence v cestnem prometu, zato je njihova varnost ena izmed prioritet nacionalnega programa in preventivnih akcij Agencije za varnost prometa, ki je nosilec nacionalne preventivne akcije za večjo varnost pešcev¹⁰. V sklopu preventivne akcije posvečajo posebno pozornost uporabi odsevnih predmetov, pravilnemu ravnanju v cestnem prometu, upoštevanju omejitev hitrosti v naseljih in odstopanju prednosti pešcem pred označenimi prehodi.

Žal pa je tako, da so pešci tudi najbolj ranljivi udeleženci prometa. Slovenske ceste vsako leto zahtevajo smrtne žrtve in hudo poškodovane tudi med pešci, zato je zavedanje, kako se obnašati v vlogi pešca, da bomo varni, še kako pomembna.

Kot pešci lahko za svojo varnost največ naredimo prav sami, nikoli pa ne pozabimo:

- PEŠEC NIMA ABSOLUTNE PREDNOSTI; vedno se je potrebno prepričati, da lahko varno prečkamo cesto,
- uporabljamo prometne površine, namenjene hoji pešcev (pločniki, hodniki, prehodi, podhodi, nadhodi),
- če ni zagotovljenih površin za pešce, hodimo ob levem robu vozišča v smeri hoje, tako da nas nasproti vozeči vozniki prej opazijo,
- vedno se prepričamo o varnem prečkanju ceste: pogledamo levo in desno, preden stopimo na vozišče,
- cesto prečkamo hitro in brez nepotrebnega ustavljanja,
- za večjo varnost nosimo svetla oblačila in odsevna oblačila, dodamo tudi odsevna telesa: *odsevni trakovi, kresničke*, tudi *svetilka* je odsevno telo, ki opozarja na nas v temi, megli in dežju,
- ponoči ali ob zmanjšani vidljivosti nosimo odsevník na vidnem mestu,
- obvezna uporaba prehodov za pešce.

Kresnička ali odsevni trak sta po zakonu predpisana obvezna oprema pešca v pogojih slabše vidljivosti ali ponoči.

¹⁰Vir: ibidem

Glavni trije vzroki za nastanek prometne nesreče z najhujšimi posledicam za pešce v zadnjih petih letih so:

- **NEUPOŠTEVANJE IN ODVZEM PREDNOSTI**, zaradi česar je življenje izgubilo 16 pešcev,
- **NEPRILAGOJENA OZ. PREHITRA VOŽNJA VOZNIKOV**, zaradi česar je življenje izgubilo 19 pešcev,
- **NEPRAVILNOST PEŠČA**, zaradi česar je življenje izgubilo 17 pešcev.



Slika 10: Graf prikazuje število umrlih pešcev od leta 2001 ter cilj do leta 2022.

Vir: Ibidem

V letu 2018 so umrle štiri osebe, starejše od 65 let. V zadnjih petih letih je v starostni kategoriji nad 65 let umrlo 36 oseb, kar predstavlja skoraj polovico vseh smrtnih žrtev med pešci. Leta 2018 se je na slovenskih cestah smrtno ponesrečilo 91 udeležencev, med njimi je bilo 13 pešcev, ki predstavljajo 14% delež med vsemi umrlimi udeleženci v prometnih nesrečah. V letu 2016 je bilo smrtnih žrtev med pešči še 22.

V letu 2019 je v celotni Sloveniji vsega skupaj umrlo 15 pešcev, od tega je 1 umrl v Savinjski regiji, in sicer v občini Celje. Kot povzročitelji prometne nesreče pa je imelo 71 pešcev lažjo telesno poškodbo, 20 jih je imelo hudo telesno poškodbo, 7 pa jih je končalo s smrtnim izidom.

V letu 2019 se je v primerjavi z letom 2018 število umrlih povečalo iz 13 na 15. Od 15 umrlih pešcev je bilo 7 pešcev povzročiteljev prometne nesreče, od katerih so bili 4 v alkoholiziranem stanju. Med umrlimi pešči je bilo kar 10 moških in 5 pa žensk. 9 pešcev je bilo starejših od 64 let.

Preventivne akcije za varnost pešcev se izvajajo oktobra, in sicer od 5. 10. do 18. 10. Z njimi želijo opozoriti pešce naj bodo v tem letnem času še bolj pazljivi kot sicer, saj se v tem obdobju prestavi ura in se začne prej temniti. Z akcijo »Bodi viden, bodi previden« želijo posvariti pešce, da nikoli ne morejo biti preveč vidni.

Javna agencija RS za varnost prometa ima veliko preventivnih spotov za pešce. Eden izmed njih pravi »Kljub prednosti si lahko žrtev!« ter »Imaš najkrajšo zavorno pot, bodi previden, ostani živ.« Ta spot zelo lepo predstavi, da pešec nima vedno absolutne prednosti ter da se lažje ustavi kot drugi udeleženci v prometu.

Še en zelo zanimiv spot, ki ga ima Javna agencija RS za varnost prometa pravi, da je tudi pločnik del prometa. Oba spota na zelo zanimiv način predstavi Jože Robežnik, saj predstavi realno situacijo v vsakdanjem življenju. Spoti so zelo zabavni in obenem tudi poučni, saj prikažejo, kaj se lahko in kaj se ne sme delati.

Pešce ozaveščajo tudi s preventivnimi delavnicami, z ozaveščanjem po radiju ter včasih tudi s pomočjo policije¹¹.



Slika 11: Plakat preventivne akcije-PEŠEC.

Vir: Ibidem

¹¹Vir: Ibidem

Motoristi spadajo med bolj ogrožene skupine udeležencev, ki so pogosto žrtve prometnih nesreč.

Javna agencija za varnost prometa svetuje motoristom izjemno **PREVIDNOST** in **STRPNOST, PRILAGODITEV HITROSTI** vožnje razmeram na cesti ter uporabo **ZAŠČITNE ČELADE** in druge opreme. Varnost motoristov je pomembno povezana z ravnanjem motoristov samih, saj statistični podatki kažejo, da so v več kot polovici prometnih nesreč povzročitelji motoristi. Pomembno je, da upoštevajo omejitve hitrosti, poskrbijo za vidnost ter uporabljajo zaščitno opremo in čelado. Prav tako pa osveščajo voznike drugih motornih vozil, avtomobilov, da se zavedajo ranljivosti motoristov, da so dodatno previdni in se večkrat prepričajo, da ne izsilijo prednosti (zaprejo pot) motoristom, da so uvidevni in pozorni do njih.

Pred začetkom nove sezone motoriste opozarjamo, naj bodo skrajno previdni. Spomladi je asfaltna površina še vedno hladna in ne omogoča optimalne oprijemljivosti pnevmatik, zato je dodatna previdna vožnja nujna. Poleg tega je zaradi zime na vozišču veliko udarnih jam in veliko peska od zimskega posipa.

NASVETI ZA VEČJO VARNOST MOTORISTOV:

- pred vsako vožnjo preverite brezhibnost motorja in pnevmatik,
- nikoli ne vozite pod vplivom alkohola ali drugih drog,
- vedno uporabljajte zaščitno čelado in ostalo opremo, kot to rokavice, ščitniki...,
- ne vozite prehitro,
- vedno vozite s prižganimi lučmi in si nadenite odsevni telovnik,
- posebej bodite pozorni na vozila, ki zavijajo, da vas ne spregledajo in na tovorna vozila, da se jim ne zapeljete v mrtvi kot,
- pri zavijanju in vožnji skozi ovinke bodite pozorni na to, da s celotnim telesom ne prečkate vmesne črte,
- na pot se odpravite v družbi motoristov, da boste bolj opazni,
- bodite pozorni na razne neravnine, pesek ali mokro, spolzko cestišče,

- preizkušanje motorja, polaganje ovinkov in lastnih sposobnosti izvajajte raje na kakšnem varnem poligonu, nikakor pa ne na cesti, kjer so situacije težko predvidljive,
- skrbite drug za drugega.



Slika 12: Oglas preventivne akcije-MOTORIST.

Vir: Ibidem

5.4 Varnost kolesarjev

Kolesarji spadajo med ranljivejše udeležence, zato morajo biti vozniki motornih vozil posebej skrbni in pozorni na kolesarje, upoštevati morajo pravila prednosti (na prehodih počakajte, kolesarji imajo prednost), ustrezno in varno prilagoditi bočno varnostno razdaljo ob prehitevanju ter v naseljih zmanjšati hitrost.

Kolesarji ne smejo ogrožati pešcev. Prilagoditi morajo svoje ravnanje v prometu, upoštevati prometne predpise in se ne voziti v nasprotni smeri, saj tako ogrožajo svoje življenje in življenje drugih udeležencev.

Med ukrepi, ki se v okviru preventivne akcije izvajajo, so:

- medijske aktivnosti in promocija varnega kolesarjenja,
- promocija kolesarjenja kot načina vsakodnevnega prevoza,
- izvajanje kolesarskih izpitov po šolah,
- izvajanje tekmovanj Kaj veš o prometu na šolski, občinski in državni ravni,
- pregled infrastrukture za kolesarjenje na lokalni ravni,
- nadzor nad ravnanjem voznikov ter nadzor nad ravnanjem kolesarjev s strani policije in občinskih redarstev.



Slika 13: Preventivna akcija za KOLESARJE.

Vir: Ibidem

5.5 Varnostni pas

Vozniki in potniki osebnih avtomobilov predstavljajo skoraj polovico smrtnih žrtev v prometnih nesrečah in spadajo med najpogostejše žrtve.

Dosledna uporaba varnostnega pasu zmanjša tveganje za smrtno žrtev kar za polovico, skoraj toliko zmanjša tudi tveganje za hude poškodbe ter za skoraj četrtno za nastanek lažjih poškodb tako pri voznikih kot pri sopotnikih na sprednjih sedežih.

Po statističnih podatkih več kot tretjina smrtnih žrtev med vozniki in potniki v osebnih vozilih v letu 2018 ni uporabljala varnostnega pasu 40%, delež pripetosti smrtnih žrtev med potniki pa je bil za več kot 30% slabši kot pri voznikih 38%. Med telesno poškodovanimi vozniki je bil delež pripetosti boljši, med huje poškodovanimi vozniki jih varnostni pas ni uporabljajo 16%, med lažje poškodovanimi pa 4%.

Varnostni pas in zračna blazina pri trku upočasnita in preprečita gibanje telesa proti trdim delom v vozilu in tako prevzame veliki del sile, ki se sprosti ob trku. Posledice za potnike so blažje, kot bi bile brez uporabe teh varnostnih pripomočkov.

Osnovni namen varnostnega pasu je:

- da v primeru trka ostanejo potniki v vozilu na svojem sedežu,
- da ob čelnem trku zmanjšuje gibanje telesa naprej ter preprečuje trk z notranjostjo avtomobila,
- da prevzame veliki del energije in jo porazdeli na pas ter različne dele telesa, kar učinkovito zmanjša posledice trka na posamezen del telesa,

- da v kombinaciji z zračno blazino ter drugimi elementi pasivne varnosti (naslonjalo za glavo, ergonomski sedež, karoserija vozila).

POTREBNO JE UPOŠTEVATI:

- vozniki in potniki morajo biti med vožnjo vedno pravilno pripeti,
- pripeti se morajo na vseh vožnjah, tudi na najkrajših,
- pripeti se morajo na vseh sedežih v vozilu tako vozniki kot tudi potniki na sprednjem ali zadnjem sedežu,
- voznik naj vedno preveri, ali so vsi potniki pripeti z varnostnim pasom preden spelje, saj je njihova varnost tudi njegova odgovornost,
- med vožnjo morajo biti pripeti v vseh vozilih, tako na avtobusih, tovornih vozilih, kombijih...

KAKO PRAVILNO PRIPNEMO VARNOSTNI PAS?

- Zgornji del pasu poteka preko rame, spodnji del pa pod trebuhom preko bokov.
- Sponko vstavimo v zaklep, da slišimo KLIK.
- Pas naj bo čimbolj tesno ob telesu, zato ga dodatno zategnemo.
- Pas ne sme bit zavit in ohlapen.

POŠKODBE VARNOSTNIH PASOV

Če je bilo vozilo udeleženo v prometni nesreči, je treba zamenjati vse varnostne pasove, ki so bili uporabljeni, tudi če poškodbe na pasu niso vidne.

Varnostne pasove je treba občasno preveriti in ugotoviti, če so morda poškodovani. Za čiščenje ne smemo uporabljati agresivnih čistil, saj lahko oslabijo pas.

Posebne zaponke, ki naj bi zagotavljale večje udobje, onemogočajo samodejno zategovanje pasu in so izredno nevarne. Pas ob uporabi teh zaponk ni zategnjen in ob trku lahko povzroči hude poškodbe.



Slika 14: Preventivna akcija za VARNOSTNI PAS.

Vir: Ibidem

5.5.1 Projekt Pasavček

- Projekt Pasavček se izvaja v Sloveniji od leta 2005, najprej kot mednarodni projekt, v katerem je sodelovalo 14 evropskih držav, finančno ga je podprla tudi Evropska unija. Zadnje desetletje pa ga v Sloveniji nadaljujemo in dosegamo izjemne rezultate.
- Osnovni namen projekta Pasavček je spodbujanje pravilne in varne vožnje otrok z uporabo otroških varnostnih sedežev in varnostnih pasov.
- Projekt se vsako leto strokovno spremlja in razvija ter dopolnjuje orodja in gradiva, vsako leto narašča tudi število vključenih v delo.
- Vsako leto v projektu sodeluje od 800 do 900 vrtčevskih skupin in šolskih oddelkov, kar pomeni 18 000 otrok.
- Aktivno je bilo v projekt skupno vključenih skoraj 200 000 otrok, 8 000 učiteljev in vzgojiteljev, posredno pa še vsaj cca. 250 000 staršev.
- Za namene evalvacije se izvaja opazovanje dejanske pripetosti v prometu na različnih vrstah cest v različnih časovnih terminih. Pripetost otrok je narasla s 53,7% pred začetkom izvajanja projekta Pasavček v letu 2005 na 94% v letu 2018 ¹².



Slika 15: Projekt Pasavček.

Vir: Ibidem

¹² Vir: Ibidem

5.6 Nacionalna preventivna akcija hitrost

V okviru nacionalne akcije Hitrost, ki jo vodi in koordinira Javna agencija RS za varnost prometa, vsako leto osveščajo in informirajo ljudi, da lahko za lastno varnost in varnost drugih udeležencev v prometu največ storijo z odgovornim ravnanjem v prometu¹³.

Hitrost kot dejavnik tveganja ostaja eden izmed glavnih vzrokov prometnih nesreč in pomembno prispeva k teži posledic prometnih nesreč, številu hudo in smrtno poškodovanih. Naša prioriteta naloga je, da stremimo k zmanjšanju povprečnih hitrosti, kar bo posledično pomenilo manj mrtvih, hudo in lahko telesnih poškodovanih v prometnih nesrečah, ki se zgodijo zaradi hitrosti. Hitrost je glavni dejavnik tveganja za voznike in potnike, posebej pa je ključna tudi pri varnosti ranljivejših udeležencev v prometu, pešcih, kolesarjih in motoristih.

S tem namenom v treh obdobjih preko leta (april, junij, avgust) še posebej intenzivno potekajo preventivne aktivnosti, s katerimi želimo opozoriti voznike na dosledno spoštovanje omejitev hitrosti in ustrezno prilagoditev vožnje razmeram na cesti.

Cilji nacionalne akcije so:

- zmanjšati število prometnih nesreč, ki se zgodijo zaradi neprimerne ali neprilagojene hitrosti,
- zmanjšati število žrtev prometnih nesreč, ki se zgodijo zaradi neprimerne ali neprilagojene hitrosti,
- zmanjšati število hudo poškodovanih zaradi hitrosti.

Kljub trendu umirjanja hitrosti in zmanjševanju števila mrtvih in hudo telesno poškodovanih v preteklih letih število umrlih v prometnih nesrečah, do katerih pride zaradi hitrosti, še vedno ostaja previsoko. Zavedati se moramo, da lahko že samo 10 km/h nad omejitvijo hitrosti podaljša naša pot ustavljanja kar za 12 m, kar pa je lahko znotraj naselja usodno.

Na Javni agenciji RS za varnost prometa izvajajo preventivne in medijske aktivnosti na nacionalni in lokalni ravni v sodelovanju z občinskimi SPV, pripravljajo aktivnosti, vezane na delo izpitnih centrov in šol voženj ter preventivne dogodke v sodelovanju z drugimi partnerji in nevladnimi organizacijami. V okviru akcije se izvajajo tudi poostreni nadzori hitrosti s strani

¹³ Vir: Ibidem

policije in občinskih redarstev, pri čemer je posebna pozornost namenjena merjenju hitrosti v naseljih.



Slika 16: Preventivna akcija za HITROST.

Vir: <https://www.avp-rs.si/zacenja-se-prvi-del-akcije-hitrost/>

5.7 Alkohol v prometu

Vožnja pod vplivom alkohola je še vedno eden izmed glavnih dejavnikov tveganja za nastanek prometne nesreče.

Zaradi alkohola se zmanjšujejo naše sposobnosti varnega sodelovanja v prometu, zaznava predvidevanja in presoje ter odločanja in končne izvedbe ustreznega ravnanja. Zato se zaradi vpliva alkohola že pri koncentraciji 0,5 promila verjetnost povzročitve prometne nesreče podvoji, pri 1,1 promila alkohola pa 8x poveča v primerjavi s treznim voznikom.

Koncentracija alkohola g/kg krvi	Posledice
0,2 g/kg ali 0,1 mg/l	Poslabša se sposobnost opazovanja premikajočih se luči.
0,3 g/kg ali 0,14 mg/l	Poslabša se sposobnost globinskega opazovanja in s tem pravilne izbire varnostne razdalje. Zmanjša se kritičnost do lastnega ravnanja in samokontrola. Poveča se pripravljenost za tveganje, lahko tudi agresivnost.
0,5 g/kg ali 0,24 mg/l	Pojavi se rdeča slepota (slabša zaznava rdeče luči na semaforju in zavornih luči), Zmanjšuje se sposobnost hitrega preusmerjanja pogleda z enega predmeta na drugega, Pridobi se občutek, da so predmeti bolj oddaljeni, kot so v resnici, Podaljša se reakcijski čas, Pojavijo se motnje ravnotežja, Pojavijo se napačne ocene hitrosti vozil, Voznik se vedno težje prilagaja naglim svetlobnim spremembam. Večina ljudi pri doseženi stopnji 0,5 g/kg ne zmore odločitve, da ne bo popila ničesar več.
0,8 g/kg ali 0,38 mg/l	Bistveno se poslabša možnost koncentracije Do 25% se zmanjša ostrina vida Pojavi se ožjenje vidnega polja in t. i. tunelski vid, Reakcijski čas se podaljša za 35-50%, Pojavi se stanje eforije Voznik se ne kontrolira več in precenjuje svoje sposobnosti Bistveno se poslabšajo zmožnosti prostorske zaznave in ocene oddaljenosti vozil in predmetov, ki se približujejo Voznik ne more več usmerjati pogleda
Višje koncentracije	Povečuje se število napak, zgoraj navedeni učinki so še močnejši.

Slika 17: Prikaz posledic vožnje pod vplivom ALKOHOLA

Alkohol je najbolj problematičen pri voznikih, kjer so tudi posledice prometnih nesreč najtežje, vendar pa je prav tako dejavnik tveganja za nastanek prometne nesreče pri kolesarjih in pešcih. Okrog četrтина prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami in huje poškodovanimi je povezana z alkoholom v prometu.

Ukrepi za zmanjšanje tveganja zaradi alkohola so različni:

- zakonska določila glede dovoljene alkoholiziranosti v prometu ter določene globe in kazni,
- osveščanje in izobraževanje udeležencev v prometu,
- medijske kampanje in aktivnosti,
- preventivni dogodki na terenu,
- izvajanje rehabilitacijskih programov.

Javna agencija izvaja in sodeluje pri različnih aktivnostih:

- akcija Premisli, alkohol ubija!
- akcija 0,0 ŠOFER- trezna odločitev,
- akcija 40 dni brez alkohola,
- preventivni dogodki z osveščanjem glede alkohola,
- svetovalnica glede alkohola v prometu in druge.



Slika 18: Preventivna akcija o ALKOHOLU.

Vir: <https://www.avp-rs.si/preventiva/preventivne-akcije/alkohol-v-prometu/>

5.8 Začetek šole in varnost otrok

Javna agencija RS za varnost prometa ob začetku šolskega leta pripravlja številne preventivne aktivnosti¹⁴.

V okviru nacionalne akcije Začetek šole potekajo skupna prizadevanja Ministrstva za izobraževanje, znanost in šport, Zavoda RS za šolstvo, osnovnih šol, Ministrstva za infrastrukturo, Policije, Zveze združenj šoferjev in avtomehanicov...posameznikov in medijev za večjo varnost otrok na šolskih poteh. Akcija poteka od konca avgusta do sredine septembra, ko se organizira različne preventivne aktivnosti.

V tem času poteka vrsta preventivnih aktivnosti:

- od sredine avgusta potekajo po občinah pregledi šolskih poti,
- otroci prvih razredov prejmejo *knjižice Prvi koraki v svetu prometa*,
- izdajajo plakate *Poskrbimo za otoke*,
- na predlog AVP se je uveljavil prometni znak *Šolska pot*, ki opozarja voznike na izpostavljeno mesto na šolski poti.

Na mnogih šolah se vsako leto v prvih dneh šole izvaja **varovanje otrok** na šolskih poteh. Varovanje otrok na zaznamovanih prehodih za pešce poteka vsako leto na mestih, kjer je varnost otrok lahko ogrožena na njihovi šolski poti. Kot prostovoljci so vanj vključeni člani občinskih SPV, člani ZZŠAM, društva gasilcev in upokojencev, učitelji predpisov in vožnje v avtošolah, starši ter drugi. Prostovoljci pomagajo učencem prečkati cesto na nevarnejših odsekih in s svojo prisotnostjo opozarjajo voznike na še previdnejšo vožnjo.



Slika 19: Preventivna akcija o varnosti otrok.

Vir: <https://www.avp-rs.si/zacetek-sole-se-pocasi-priblizuje/>

¹⁴ Vir: Ibidem

6 PRAKTIČNI DEL NALOGE

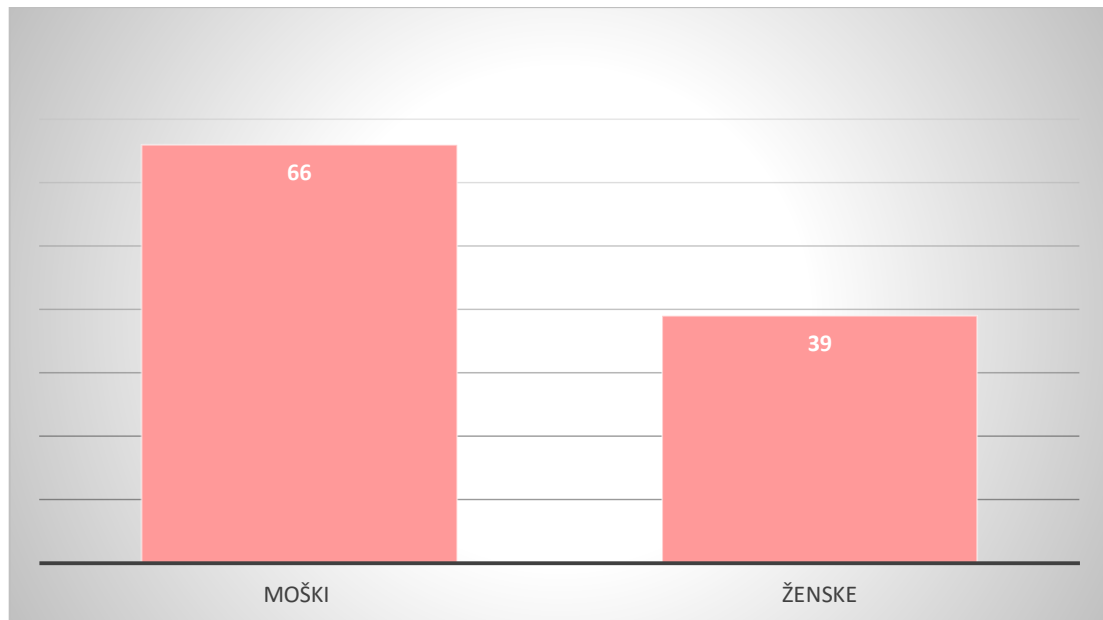
6.1. Analiza raziskave

Anketo smo izvajale na območju savinjske in zasavske regije v mesecu oktobru in novembru. Izvedle smo jo osebno. Sestavljena je iz nagovora ter 16 vprašanj, ki smo jih oblikovale s pomočjo Word programa. Anektiranje je potekalo med zaposlenimi v zasavski in savinjski regiji ter dijaki v celjski regiji. Vprašalnike smo razdelile osebno, in sicer sorodnikom in njihovim sodelavcem, profesorjem in dijakom. Število vseh anektiranih je bilo 105, od tega 66 moških ter 39 žensk. V nadaljevanju sledi predstavitev rezultatov vsakega vprašanja posebej s pripadajočim grafom in utemeljitvijo rezultatov. S pomočjo anket smo želele izvedeti, koliko vedo o preventivnih akcijah in kako so o njih ozaveščeni.

▪ **VPRAŠANJE 1: Označite spol**

Od 105 anketirancev je bilo 66 anketirancev moških ter 39 žensk.

Grafikon 1: Število moških in ženskih anketirancev.

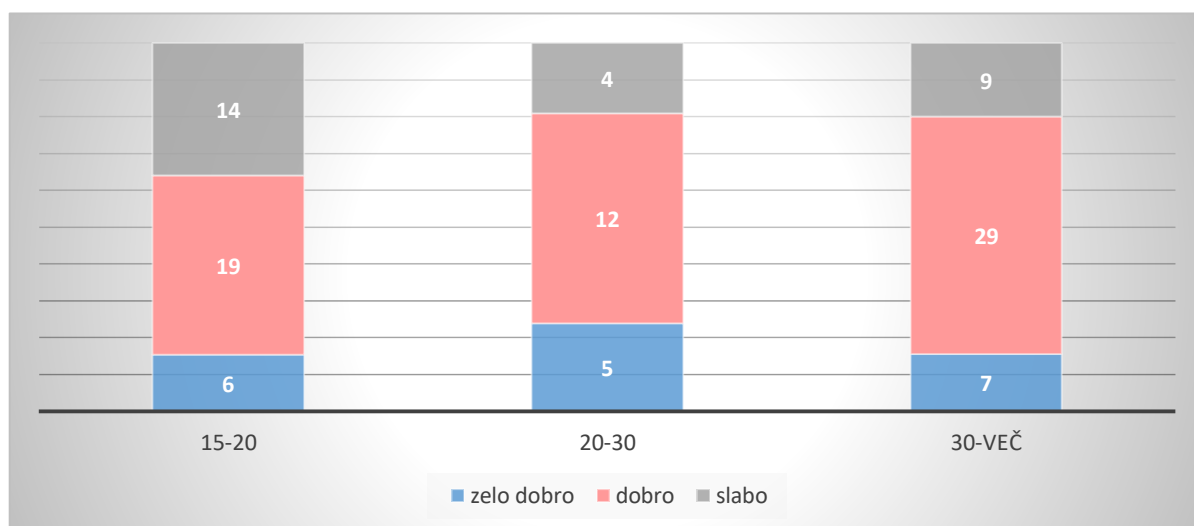


▪ **VPRAŠANJE 2: Kako ste ozaveščeni glede preventivnih akcij?**

Anketiranci so na to vprašanje lahko odgovorili z zelo dobro, dobro in slabo. Pri tem vprašanju smo tudi upoštevale starost, saj smo primerjale ozaveščenost med mladimi, malo starejšimi in starejšimi. Stari med 15–20 let, približno 15 odstotkov, jih je odgovorilo z zelo dobro, približno 50 odstotkov z dobro in približno 35 odstotkov s slabo. Stari med 20–30 let, približno 24 odstotkov, jih je odgovorilo z zelo dobro, približno 57 odstotkov z dobro in približno 19 odstotkov s slabo. Stari med 30 let ali več, okoli 15 odstotkov, jih je odgovorilo z zelo dobro, okoli 65 odstotkov z dobro in okoli 20 odstotkov s slabo

Anketiranci niso odgovorili po naših pričakovanjih, saj je njihova ozaveščenost manjša od naših pričakovanj. Pri tem grafu smo združile vprašanje glede starosti ter glede ozaveščenosti.

Grafikon 2: Kako ste ozaveščeni glede preventivnih akcij?

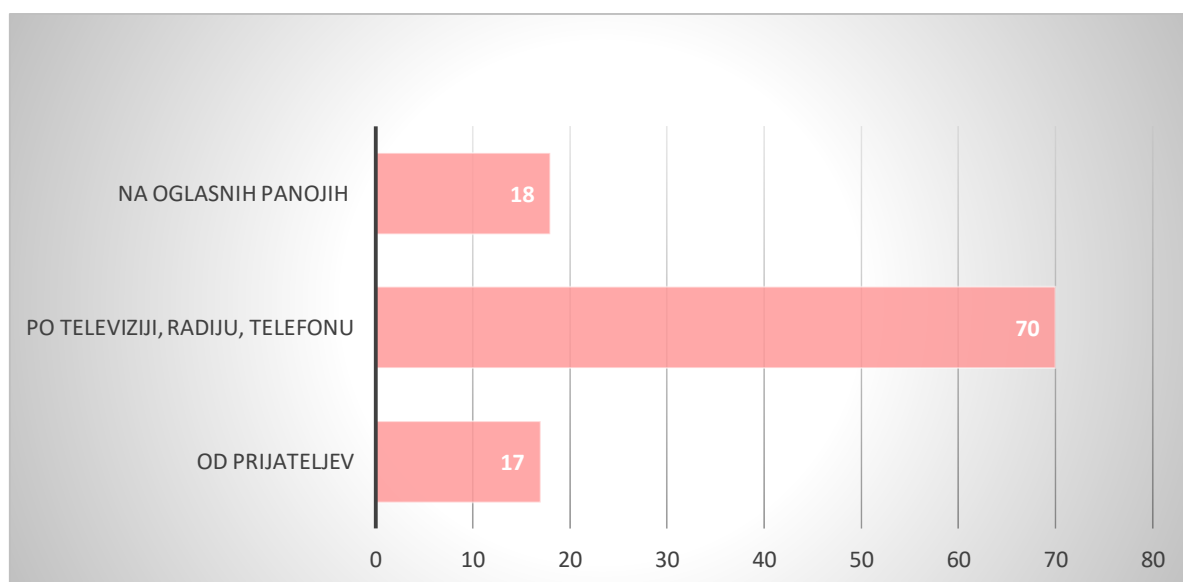


▪ **VPRAŠANJE 3: Od kod ste izvedeli za preventivne akcije?**

Anketiranci so na to vprašanje lahko odgovorili, da so za njih slišali od prijateljev ali znancev, po televiziji radiju ali telefonu ter na oglasnih panojih ob cesti. 17 jih je odgovorilo, da so za njih izvedeli od prijateljev ali znancev, 70 jih je odgovorilo, da so za njih izvedeli po televiziji, radiju in telefonu, 18 pa jih je odgovorilo, da so preventivne akcije zasledili na oglasnih panojih.

Odgovori anketirancev so bili po pričakovanjih, saj so akcije najbolj oglaševane preko televizije, radija in telefona.

Grafikon 3: Od kod ste izvedeli za preventivne akcije?

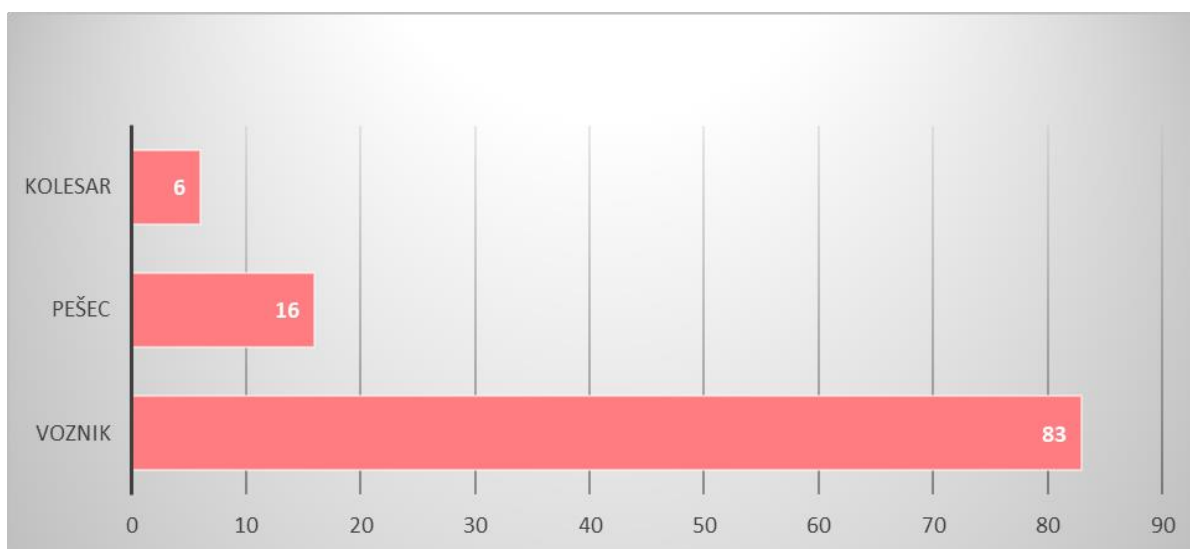


▪ **VPRAŠANJE 4: Pod katero kategorijo se uvrščate?**

Na to vprašanje so lahko odgovorili, da so ali pešci, vozniki ali kolesarji. Največ jih je odgovorilo na to, da so vozniki, in sicer kar 83 anketirancev, 16 se jih je uvrstilo v kategorijo pešcev ter preostalih 6 v kategorijo kolesarjev.

Odgovori so bili pričakovani, saj smo anketirale sovrstnike, ki so ravnokar naredili izpit ter starejše. Kot pešce pa bi načeloma lahko štele kar vse. Število kolesarjev nas je malo razočaralo, saj se čedalje manj ljudi vozi s kolesom.

Grafikon 4: Pod katero kategorijo se uvrščate?

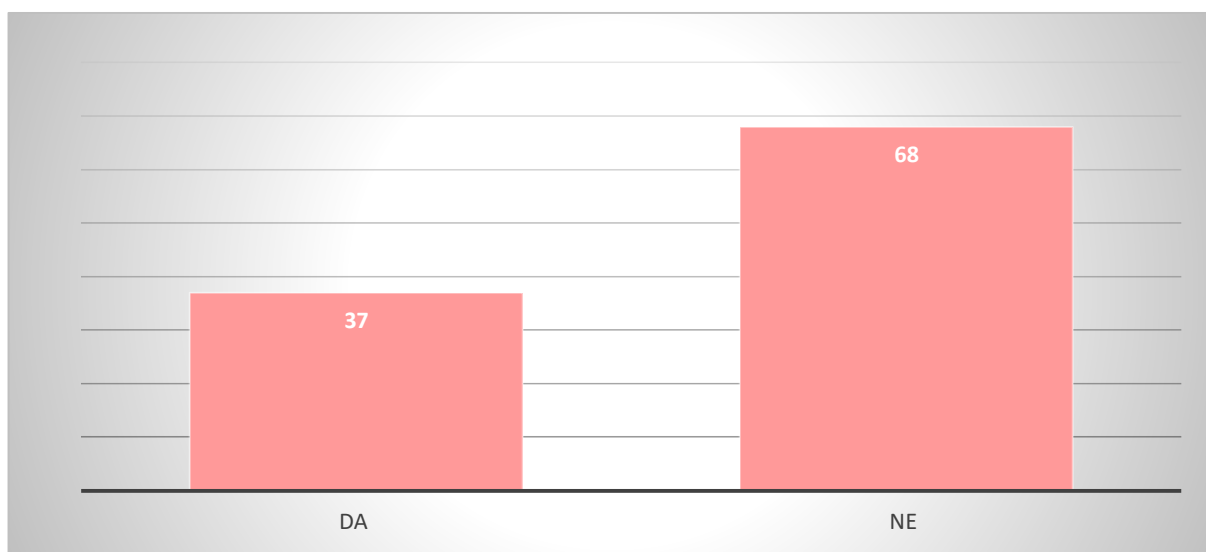


▪ ***VPRAŠANJE 5: Ali ste vedeli, da je vsak mesec posvečen drugi preventivni akciji?***

Anketiranci so na to vprašanje odgovarjali z da in ne. Večina, in sicer 68 jih je odgovorilo z ne, ostalih 37 pa z da.

Glede na to, kako zelo se preventivne akcije oglašujejo, smo ugotovile, da je preveliko število ljudi odgovorilo z ne.

Grafikon 5: Ali ste vedeli, da je vsak mesec posvečen drugi preventivni akciji?

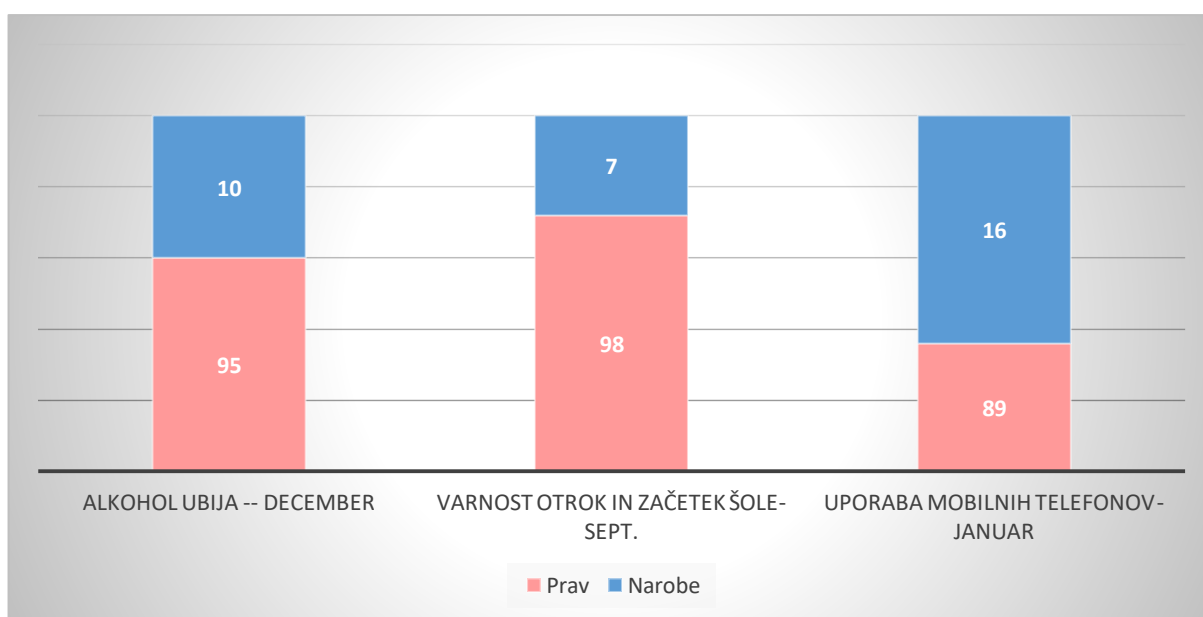


▪ *VPRAŠANJE 6: Smiselno povežite preventivne akcije z danimi meseci.*

Pri tem vprašanju smo želele izvedeti, ali lahko anketiranci povežejo dane mesece z danimi preventivnimi akcijami. Dani meseci so bili december, kjer je bila pravilna rešitev Alkohol ubija, nato september, kjer je bila pravilna rešitev Varnost otrok in začetek šole, nazadnje pa je bil še mesec januar, kjer je bila pravilna rešitev Uporaba mobilnih telefonov. Za mesec december je pravilno povezalo 95 anketirancev, 10 je bilo napačnih. Za mesec september je pravilno povezalo 98 anketirancev, napačnih je bilo 7. Za mesec januar je pravilno povezalo 89 anketirancev, 16 je bilo napačnih.

Glede na to, da so bili odgovori zelo logični in jasni, sklepamo, da anketiranci, ki so povezali narobe, niso ankete jemali resno ali pa vprašanje zanje ni bilo razumljivo.

Grafikon 6: Smiselno povežite preventivne akcije z danimi meseci.

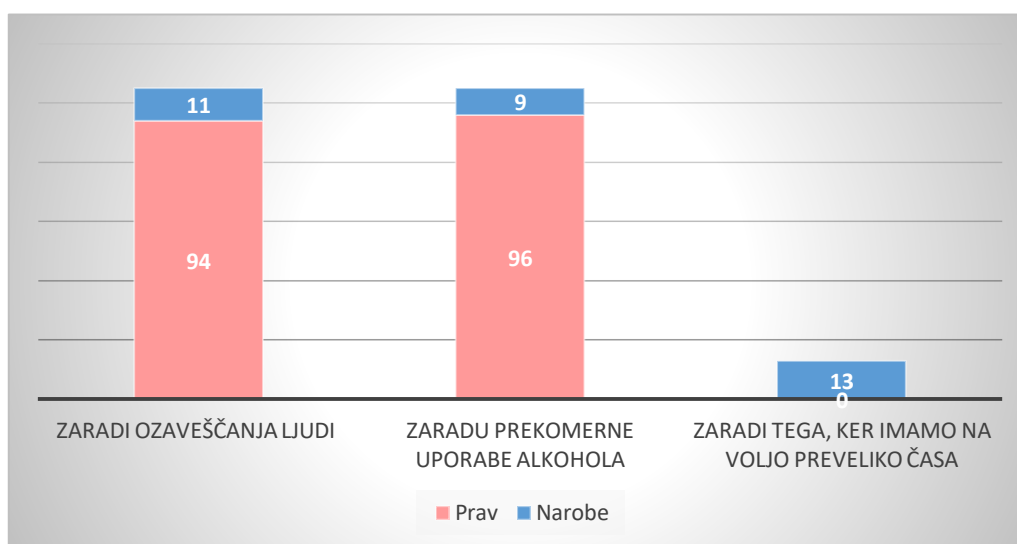


- *VPRAŠANJE 7: Kaj je razlog za nastanek preventivnih akcij? Možnih več odgovorov.*

Na voljo so imeli naslednje odgovore: a-zaradi ozaveščanja, b-zaradi prekomerne uporabe alkohola in c-mobilnih telefonov ter zaradi tega, ker imamo na voljo preveliko časa. Pri tem vprašanju so lahko obkrožili več odgovorov. Pravilna sta bila a in b. A je pravilno obkrožilo 94 anketirancev, b 96 anketirancev, c pa 13.

Odgovori niso bili zadovoljivi, ker zadnji odgovor ni bil resen in nismo pričakovale, da ga bodo ljudje obkrožili.

Grafikon 7: Kaj je razlog za nastanek preventivnih akcij?

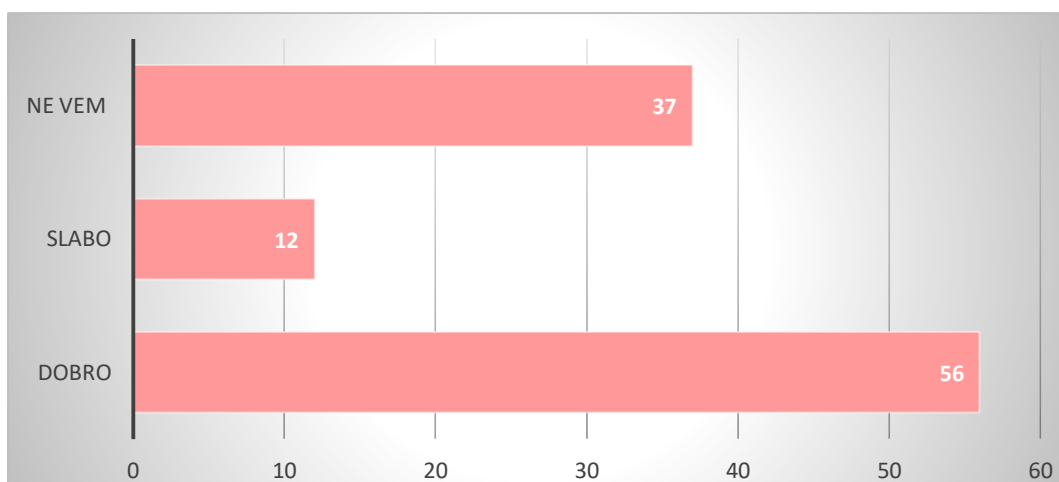


▪ **VPRAŠANJE 8: Kako preventivne akcije vplivajo na ljudi?**

Anketiranci so imeli na voljo naslednje odgovore: dobro, slabo in ne vem. Največ jih je odgovorilo z dobro, in to kar 56 anketirancev, 37 jih je odgovorilo z ne vem ter 12 anketirancev s slabo.

Odgovori so bili kar po pričakovanjih, saj jih je več kot polovica odgovorila z dobro, vseeno pa jih je preveč odgovorilo z ne vem.

Grafikon 8: Kako preventivne akcije vplivajo na ljudi?

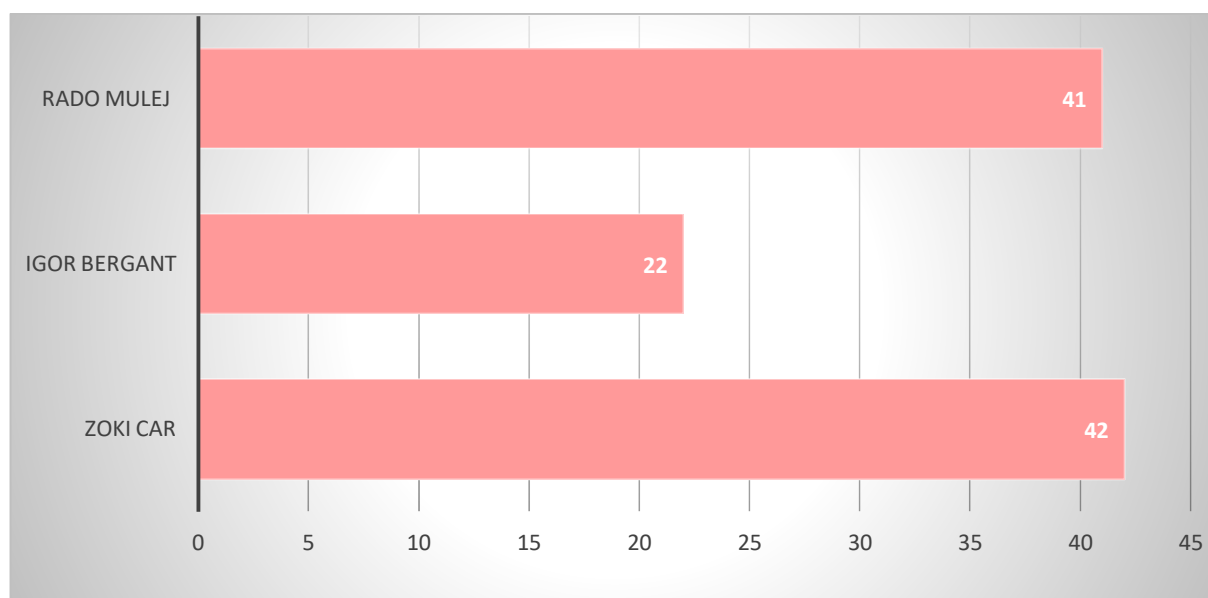


▪ **VPRAŠANJE 9: Kdo je najbolj prepoznan zagovornik preventivnih akcij?**

Anketiranci so lahko izbirali med Zokijem Carjem, Igorjem Bergantom in Radom Mulejem. 42 anketirancev je najbolj prepoznalo Zokija Carja, 41 jih je izbralo Rada, ostalih 22 pa je izbralo Igorja Berganta.

Anketiranci so odgovorili po pričakovanjih, saj se Zoki Car in Rado Mulej večkrat pojavita na televiziji in sta bolj izpostavljena javnosti. Zato je pričakovano, da ju bodo ljudje prej prepoznali.

Grafikon 9: Kdo je najbolj prepoznan zagovornik preventivnih akcij?

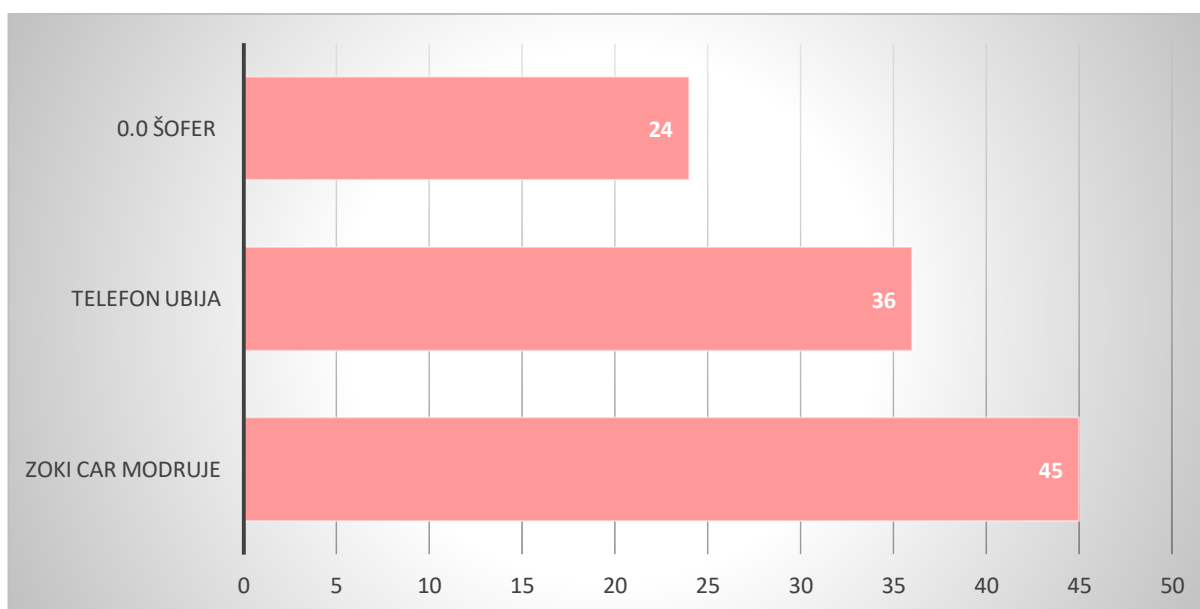


- **VPRAŠANJE 10: Spoti za preventivne akcije se predvajajo že skoraj vsepovsod (TV ekrani, YouTube,...), katere ste že zasledili?**

Tukaj smo jim dale na razpolago tri različne, najbolj pogoste preventivne akcije, ki jih zasledimo že skoraj vsepovsod. Prvi spot je Zoki Car modruje o motoristih, ki ga je prepoznalo kar 45 ljudi. Drugi spot je Telefon ubija → » če hočeš med vožnjo uporablat telefon zmeram pokličeš mene (taxi)«, ki ga je prepoznalo 36 anketirancev. Tretji spot je 0.0 šofer, trezna odločitev, ki ga je prepoznalo 24 anketirancev.

Odgovori so bili pričakovani, saj veliko ljudi redno spremlja Zokija Carja in s tem tudi zasledijo njegove prispevke glede preventivnih akcij.

Grafikon 10: Katere spote ste že zasledili?

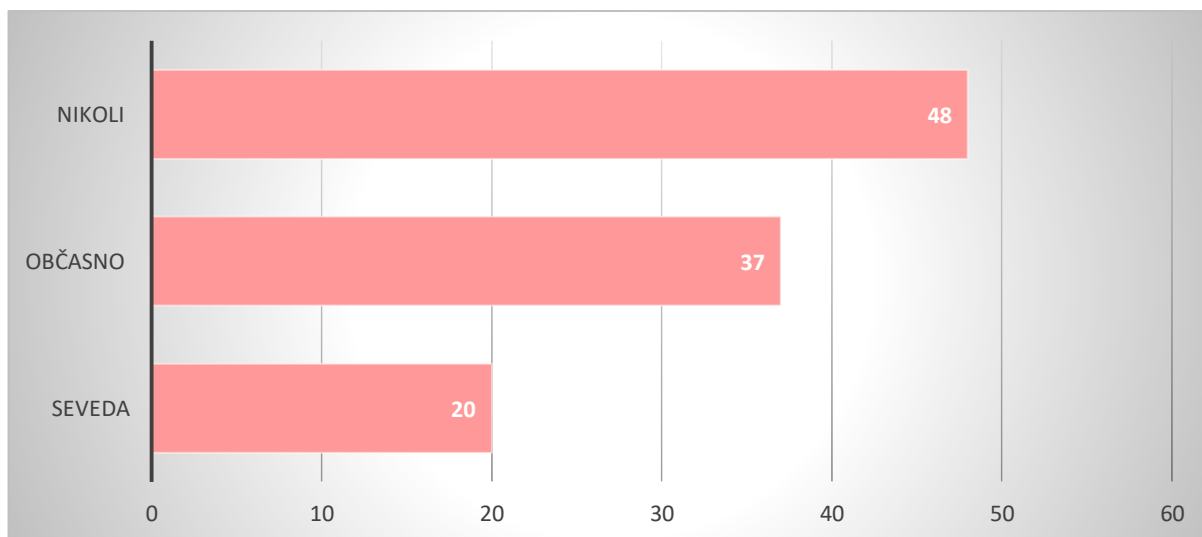


▪ **VPRAŠANJE 11: Ali kot udeleženec v prometu upoštevate preventivne akcije?**

Anketiranci so lahko tu odgovorili s seveda, občasno in nikoli. 20 anketirancev je odgovorilo s seveda, 37 jih je odgovorilo z občasno, kar 48 anketirancev pa je odgovorilo z nikoli.

Anketiranci niso odgovorili zadovoljivo, saj je preveliko število anketirancev odgovorilo, da nikoli ne upoštevajo preventivne akcije. S tem smo lahko spoznale, da preventivne akcije nimajo zelenega učinka na ljudi, kot je pričakovano. Menimo, da jih ne upoštevajo zaradi različnih dejavnikov, eden izmed pogostejših dejavnikov pa je ta, da preventivnih akcij sploh ne opazijo oziroma ne zasledijo. Drugi pogost dejavnik bi lahko bil tudi ta, da mislijo, da njihovo dejanje ne bo vplivalo na dogajanje v prometu.

Grafikon 11: Ali kot udeleženec v prometu upoštevate preventivne akcije?

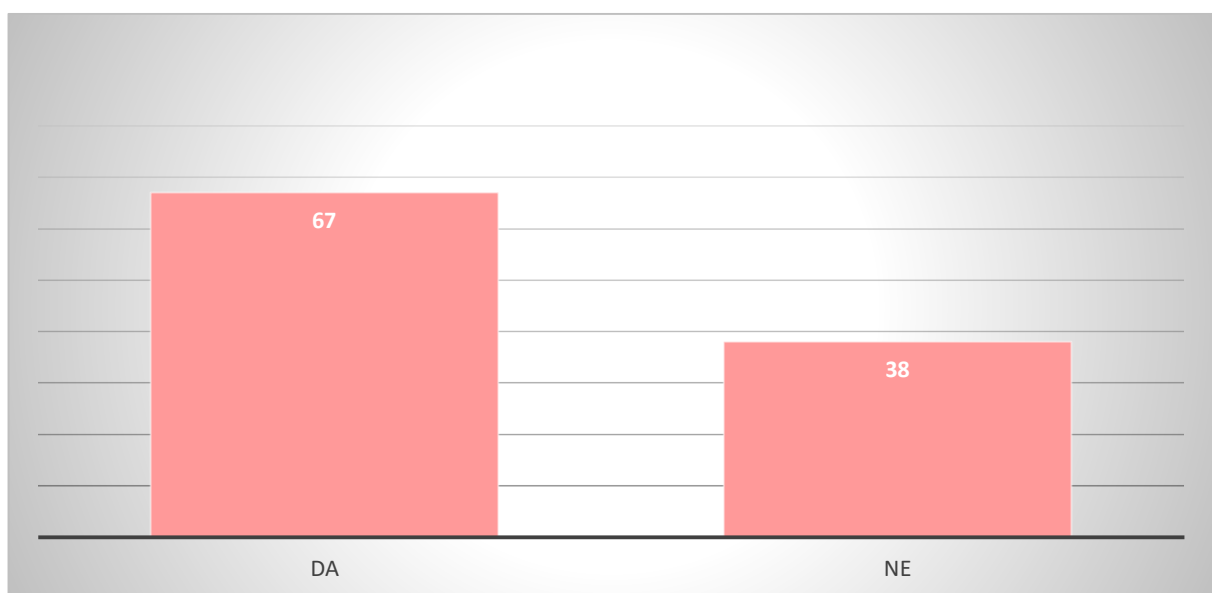


▪ **VPRAŠANJE 12: *Ima družina na vas kakšen vpliv glede na obnašanje v prometu?***

Na to so anketiranci lahko odgovorili z da, saj me stalno opozarjajo glede varnosti in dogajanja v prometu ter z ne. Z da je odgovorilo 67 anketirancev, z ne pa 38 anketirancev.

Odgovori so zadovoljivi, saj smo anketirale različne starostne skupine. Predvidevamo, da je z da odgovorilo največ mlajših in mladih, saj jih večina še živi doma in jih starši ali skrbniki nenehno opozarjajo.

Grafikon 12: Ima družina na vas kakšen vpliv glede na obnašanje v prometu?

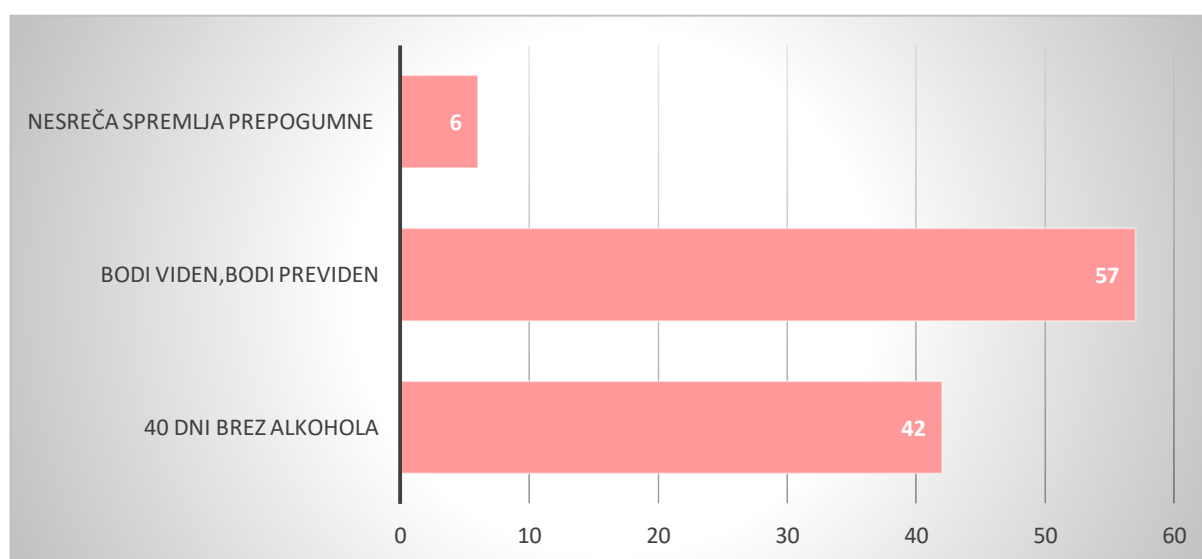


▪ **VPRAŠANJE 13: Katero preventivno akcijo zasledite največkrat?**

Na izbiro smo dale naslednje odgovore: 40 dni brez alkohola, Bodi viden, bodi previden in Nesreča spremlja prepogumne. 40 dni brez alkohola je zasledilo 42 anketirancev, preventivno akcijo Bodi viden, bodi previden 57 anketirancev, akcijo Nesreča spremlja prepogumne pa le 6 anketirancev.

Odgovori so bili pričakovani, saj je akcija Bodi viden, bodi previden zelo oglaševana in na oglasnih panojih. Akcija Nesreča spremlja prepogumne pa je po našem mnenju premalo znana zaradi premajhnega oglaševanja.

Grafikon 13: Katero preventivno akcijo zasledite največkrat?

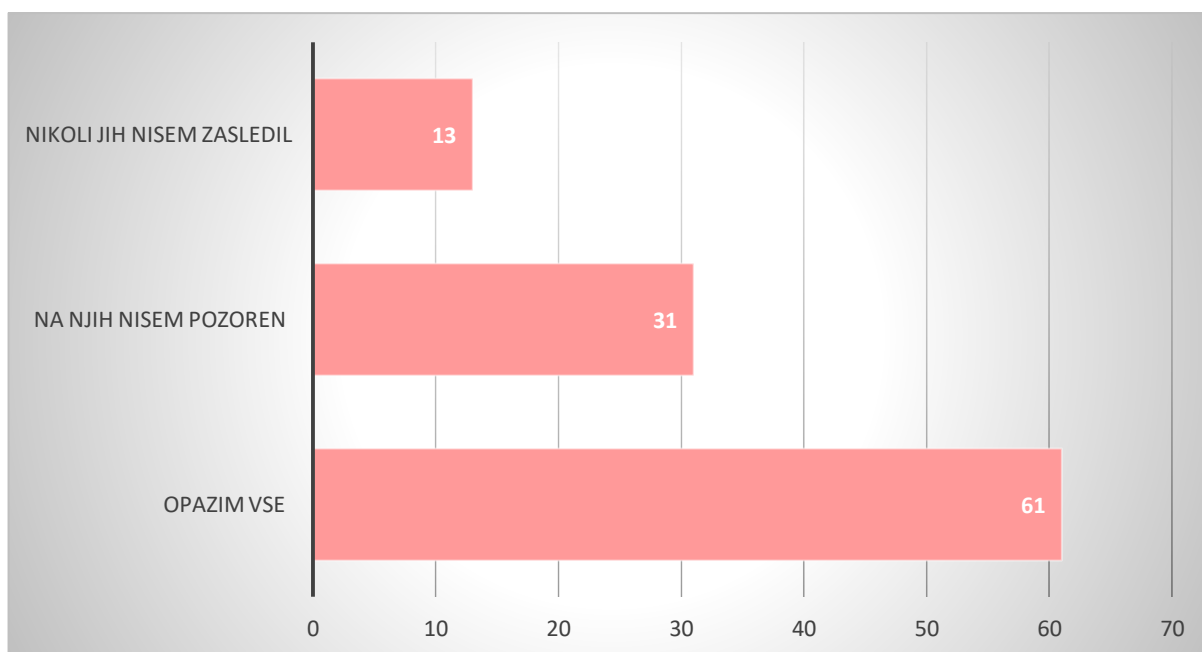


- ***VPRAŠANJE 14: Se med vožnjo ali sprehodom osredotočate na plakate preventivnih akcij?***

Anketiranci so pri tem vprašanju odgovarjali z opazim vse, da sem z njimi na tekočem, na njih nisem pozoren ali z nikoli jih nisem zasledil. Na opazim vse je odgovorilo 61 anketirancev, na njih nisem pozoren je odgovorilo 31 anketirancev ter na vprašanje nikoli jih nisem zasledil je odgovorilo 13 anketirancev.

Pri tem vprašanju nismo imele nobenega sklepa. Odgovori so bili presenetljivi, saj jih je več kot polovica odgovorila pozitivno, in sicer, da opazijo vse. Vseeno pa imamo še vedno preveliko število ljudi, ki ne opazijo ali ne zasledijo preventivnih akcij.

Grafikon 14: Se med vožnjo ali sprehodom osredotočate na plakate preventivnih akcij?

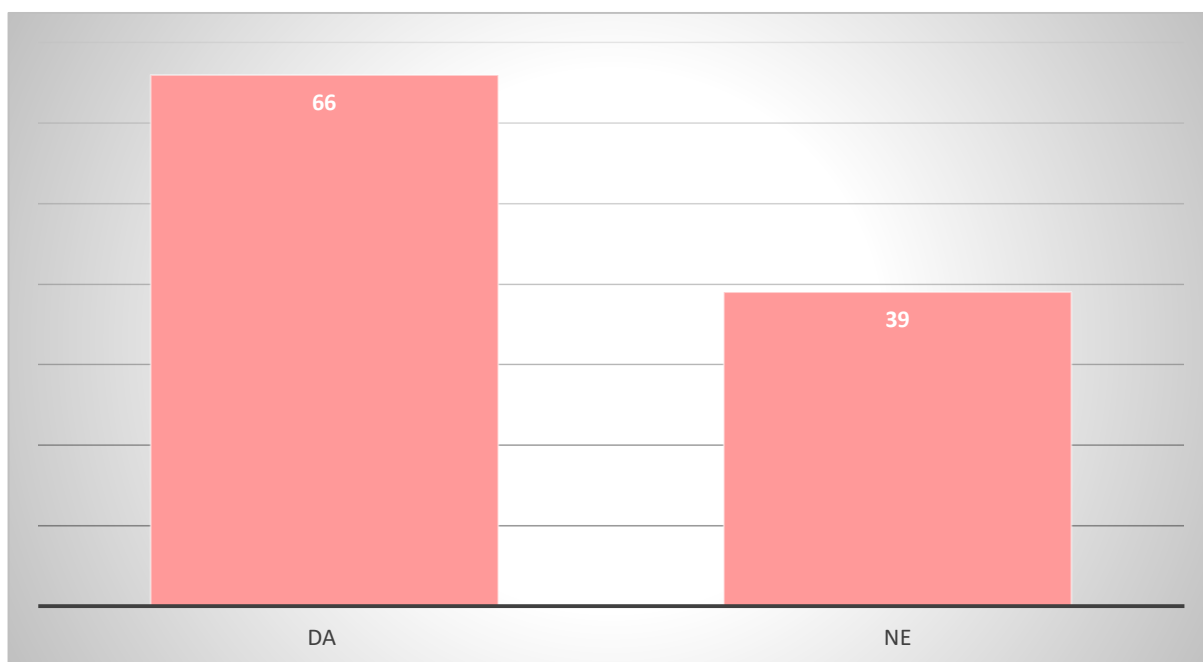


▪ **VPRAŠANJE 15: Boste od zdaj naprej bolj pozorni na preventivne akcije?**

Anketiranci so tu lahko odgovorili z da ali ne. Kar 66 anketirancev je odgovorilo z da, ostalih 39 je odgovorilo z ne.

Tudi tukaj nismo nič sklepale, smo dobile pa pozitivne odgovore, saj jih je več kot polovica odgovorila z da.

Grafikon 15: Boste od zdaj naprej bolj pozorni na preventivne akcije?



7 RAZPRAVA

7.1 Razprava

Pri izpolnjevanju anketnega vprašalnika je sodelovalo 105 anketirancev, od tega 66 moških in 39 žensk. Anketirance smo tudi povprašale po starosti ter jih razdelile po starostnih skupinah. 37 odstotkov je bilo anketirancev v starostni skupini 15–20 let, 20 odstotkov jih spada v starostno skupino 20–30 let ter 43 odstotkov spada v starostno skupino 30 in več. Iz tega lahko povzamemo, da smo po izobrazbi anketirale dijake, študente ter na splošno ljudi s končano osnovno, srednjo ali višjo šolo. Kljub relativno majhnemu številu anketirancev smo dobile željene rezultate, ki so reprezentativni.

7.2 Ovrednotenje hipotez

HIPOTEZA 1 : *Preventivne akcije so s strani udeležencev premalo znane.*

Hipotezo lahko **potrdimo**. Vprašanja, ki so vezana na ozaveščenost, so imela zelo slabe rezultate, ki jih lahko vidimo pri 2., 5. in 6. vprašanju. Pri drugem vprašanju »Kako ozaveščeni ste glede preventivnih akcij?« smo želele izvedeti, kakšna je ozaveščenost pri različnih starostnih skupinah. Rezultati niso bili po pričakovanjih, saj jih je v starostni skupini 15–20 let 14 od 39-ih odgovorilo s slabo. V starostni skupini 20–30 let je slabo odgovorilo 4 od 20 anketirancev, v starostni skupini 30 in več jih je od 45 anketirancev 9 odgovorilo s slabo. Pri petem vprašanju »Ali ste vedeli, da je vsak mesec posvečen drugi preventivni akciji?« je 35 odstotkov odgovorilo z DA in 65 odstotkov z NE. Pri šestem vprašanju, kjer so morali smiselno povezati preventivne akcije z danimi meseci, je za mesec december narobe povežalo 10 ljudi, pri mesecu septembru 7, pri januarju pa 16 anketirancev. Po teh vprašanjih in odgovorih lahko sklepamo, da so slabo ozaveščeni.

HIPOTEZO LAHKO POTRDIMO. 

HIPOTEZA 2: Udeleženci v cestnem prometu ne upoštevajo dovolj preventivnih akcij.

Hipotezo lahko delno potrdimo, saj je 48 anketirancev na 11. vprašanje »Ali kot udeleženec v prometu upoštevaš preventivne akcije?« odgovorilo z nikoli, kar je relativno veliko število, ampak jih je tudi kar lepo število odgovorilo s seveda ali občasno, in sicer skupaj 57 anketirancev.

HIPOTEZO SMO DELNO POTRDILE. 

HIPOTEZA 3: Najboljši mediji za posredovanje promocije varne udeležbe v cestnem prometu so televizija in internet.

Hipotezo lahko potrdimo, saj je na tretje vprašanje »Od kod ste izvedeli za preventivne akcije?« kar 70 anketirancev od 105-ih odgovorilo, da so za preventivne akcije izvedeli po televiziji, radiju ali telefonu. Analiza je pokazala, da je glavni medij za ozaveščanje prav televizija in internet, ker so vsebine večkrat ponovijo in so predvsem dobro sprejete s strani mladih. Preventivne akcije, ki so dobro prepoznavne, so podprte s strani znanih oseb, ki hkrati apelirajo na mlade preko njihovega socialnega življenja in slenga.

HIPOTEZO SMO POTRDILE. 

HIPOTEZA 4: Preventivna cestna vzgoja se začne v družini.

Hipotezo lahko potrdimo, saj se je za odgovor DA na dvanajsto vprašanje »Ima družina na vas kakšen vpliv glede na obnašanje v prometu?« odločilo 64 odstotkov anketirancev, kar je več kot polovica. Pomembno je z vzgojo o varnem ravnanju v prometu začeti zelo zgodaj, kar pomeni, da so preventivne akcije, kot so PASOVČEK, še kako dobrodošle in bi se morale po našem mnenju izvajati pogosteje ter nadaljevati tudi v prvo triado v osnovnih šolah. Poleg PASOVČKA bi lahko AVP izvajala več akcij prav v vrtcih, kjer so otroci najdovzetnejši za učenje.

HIPOTEZO SMO POTRDILE. 

HIPOTEZA 5: Najbolj prepoznavne so preventivne akcije za ozaveščenost pešcev.

Hipotezo lahko potrdimo. Na trinajsto vprašanje »Katero preventivno akcijo zasledite največkrat?« je 57 anketirancev odgovorilo na »Bodi viden, bodi previden«, ki je preventivna akcija za ozaveščenost pešcev, kar potrjuje našo hipotezo, saj jih je na to odgovorilo več kot polovica. Prav ta preventivna akcija ima tudi največ zasledenih spotov ter plakatov za ozaveščanje. Osredotočena je na večje število udeležencev v prometu, takoj za vozniki in predvidevamo, da je zato tudi dobro prepoznavna s strani anketirancev. Udeleženi v prometu se dobro zavedajo, kako pomembna je vidljivost predvsem v jesenskih in zimskih mesecih, ko se dan krajša in ob lepem vremenu še na cestah zasledimo veliko pešcev. Možen razlog za dobro prepoznavnost akcije je tudi njeno pogosto izvajanje, saj poteka v začetku septembra in se nato ponovi še v mesecu oktobru in novembru.

HIPOTEZO SMO POTRDILE. 

8 ZAKLJUČEK

Ob razvoju prvih cestnih, motoriziranih prevoznih sredstev se je sočasno pojavil pojem varnosti oziroma ob nastanku prometne nesreče nevarnosti v prometu. Varnost v vozilih je od leta 1899 – prva smrtna žrtev v prometni nesreči, napredovala na mnogih področjih od tritočkovnega varnostnega pasu do asistenčnih sistemov, ki vozniku omogočajo boljši nadzor nad vožnjo ter preprečijo marsikatero nesrečo. Inženirji in izumitelji vozil zagotovo niso pričakovali takšnega »nereda« v prometu, ko so izumili prva motorna vozila. Že kmalu se je porajalo vprašanje, kako urediti promet in poskrbeti za varnost vseh udeležencev v cestnem prometu. Prvi poskusi so temeljili na prometni signalizaciji, različnih brošurah o varni vožnji in policijskem nadzoru v križiščih. Vendar kljub vsemu je glavni dejavnik pri varnosti v prometu prav človek s svojim obnašanjem, zavedanjem svojih sposobnosti in ravnanjem. Danes imamo pravila, ki narekujejo pravilno ravnanje v prometu, ampak problem ostaja enak. Kako ozavestiti voznike, pešce in ostale deležnike, naj bodo previdni in predvsem, da bi se zavedali vsakega svojega dejanja, ki ga naredijo na cestnih površinah. Trenutek nepremišljenosti ima lahko na področju cestne varnosti dolgotrajne posledice.

Od petih hipotez, ki smo jih postavile, smo v celoti potrdile štiri, eno pa smo potrdile delno. Hipoteza, ki trdi, da *Udeleženci v cestnem prometu premalo upoštevajo preventivne akcije*, smo potrdile delno zato, ker jih je približno isto število odgovorilo z nikoli oz. seveda ali občasno in mislimo, da bi se pri večjem številu anketirancev to število prevesilo v pozitiven odgovor.

Med nastajanjem raziskovalne naloge smo ugotovile, da veliko ljudi ne opazi ali pa se sploh ne zanima za preventivne akcije, kar bi po našem mnenju bilo treba popraviti.

Prišle smo do spoznanja, da se premalo osredotočajo na dejansko ozaveščanje, ki bi po našem mnenju bilo bolj učinkovito kot oglasni panoji. Denar, ki se porabi za oglasne panoje, bi po našem mnenju bil bolje izkoriščen, če bi ga porabili za kresničke, ki bi se razdelile med ljudi in bi jih iz prve roke ozaveščali o varnosti. Lahko pa bi se denar uporabil tudi za boljšo ureditev cest.

Raziskave so pokazale, da so najuspešnejše akcije izvedene s strani znanih televizijskih obrazov, kar pomeni, da ljudje postanejo bolj pozorni na oglas, kadar v njem nastopa znana osebnost. Za večjo prepoznavnost bi se lahko zabavni in poučni spoti, ki jih lahko najdemo na internetu, pojavljali med oglasi na televiziji. S tem bi bolj pritegnili pozornost najstnikov, mladih, odraslih in starejših. Menimo tudi, da bi bil večji učinek preventivnih akcij, če bi se

ozaveščale osebno in ne samo preko plakatov. Sponzorji posameznih preventivnih akcij bi se lahko udeležili posameznih preventivnih dogodkov, ki jih prireja AVP.

Čeprav je raziskava pokazala, da so najbolj prepoznavne akcije s strani ozaveščanja pešcev, je premalo poudarka na določenih akcijah, kot so motoristi in varnost pri prečkanju železniškega prehoda. Razloge za slabo poznavanje določenih akcij vidimo predvsem v omejenem pojavljanju omenjenih akcij.

V nekaterih krajih spodbujajo ljudi, da vozijo 0.0 z nagradami kot so vstopnice za koncert znanih pevcev, kar je dobra ideja, ampak slabo izvedena, saj ni razširjena po celi Sloveniji. Opazile smo tudi, da se v manjših krajih, kot so kraji, iz katerih prihajamo me, torej Rimske Toplice, Radeče in Hrastnik, premalo oziroma skorajda nič ne oglašujejo preventivne akcije, zato jih tamkajšnji krajanje ne poznajo.

V prihodnje si želimo ne toliko večje prepoznavnosti preventivnih akcij za varnost v cestnem prometu, kot pa njihovo upoštevanje. Akcije so namenjene vsem udeležencem v prometu. Njihovo upoštevanje in razumevanje dejstva, da prometno varnost tvorimo vsi, pomeni zavedanje, da naša dejanja vplivajo na vse ostale pešce, voznike in kolesarje. Sami si želimo varno prispeti na zastavljeni cilj in prav je, da to omogočimo tudi ostalim.

9 VIRI IN LITERATURA

1. JAVNA agencija RS za varnost v prometu. Preventivne akcije, 2020. [Online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avp-rs.si/>. (Uporabljeno 7. 1. 2020; 11:30)
2. KRAJNC, T. in KRAJNC, R. Vpliv čustvenega stanja udeležencev na varnost v prometu. Zbornik referatov. Celje. 2014.
3. KRVAVI začetki avtomobilizma. History. 2019, št . 86, str. 44-53.
4. MOTORNO vozilo. 29.prenovljena izd. Ljubljana: Tehniška založba Slovenije. 2014.
5. NACIONALNI program za mladino 2013-2020. [Online]. Dostopno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV11434>. (Uporabljeno 25. 1. 2020; 15:40)
6. PREGLED prometnih nesreč. [Online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://varna-pot.si/2020/01/15/vzroki-za-crno-statistiko-ostajajo-alkohol-neprilagojena-hitrost-izsiljevanje-prednosti-in-voznja-z-motorjem/>. (Uporabljeno 10. 1. 2020; 17:33)
7. TOLLAZZI, T. Varnost v cestnem prometu. Gradiva, 2004. (Uporabljeno 13. 1. 2020; 14:54)
8. ZAKON o cestah, Uradni list RS 2010.
9. ZAKON o motornih vozilih, Uradni list RS 2017.
10. ZAKON o pravilih cestnega prometa, Uradni list RS 2010.
11. ZAKON o voznikih, Uradni list RS 2016.
12. ZAVOD reševalni pas. [Online]. Dostopno na spletnem naslovu.: <https://resevalni-pas.si/> (Uporabljeno 7. 1. 2020; 19:28)
13. ZAVOD varna pot. [Online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://varna-pot.si/> (Uporabljeno 7. 1. 2020; 20:12)

10 PRILOGA

UČINEK PREVENTIVNIH AKCIJ ZA VARNOST V PROMETU

ANKETA

Smo dijakinje 4. letnika Srednje šole za storitvene dejavnosti in logistiko, program logistični tehnik. Delamo raziskovalno nalogo glede učinka preventivnih akcij v cestnem prometu, zato bi prosile, če izpolnite našo anketo.

1. OZNAČITE SPOL

- a) Ženski
- b) Moški

2. OZNAČITE STAROST

- a) 15–20let
- b) 20–30let
- c) 30 in več

3. KAKO OZAVEŠČENI STE GLEDE PREVENTIVNIH AKCIJ?

- a) Zelo dobro
- b) Dobro
- c) Slabo

4. KAKO STE SLIŠALI ZA PREVENTIVNE AKCIJE?

- a) Od prijateljev, znancev
- b) Po televiziji, radiju, telefonu
- c) Na oglasnih panojih ob cesti

5. POD KATERO KATEGORIJO SE UVRŠČATE?

- a) Voznik (mladi voznik, motorist,...)
- b) Pešec
- c) Kolesar

6. ALI STE VEDELI, DA JE VSAK MESEC POSVEČEN DRUGI PREVENTIVNI AKCIJI?

- a) Da
- b) Ne

7. SMISELNO POVEŽITE PREVENTIVNE AKCIJE Z DANIMI MESECI

- a) september - Alkohol ubija
- b) januar - Varnost otrok in začetek šole
- c) december - Uporaba mobilnih telefonov

8. KAJ JE RAZLOG ZA NASTANEK PREVENTIVNIH AKCIJ?

Možna dva odgovora ali več.

- a) Zaradi ozaveščanja ljudi
- b) Zaradi prekomerne uporabe alkohola in mobilnih telefonov
- c) Zaradi tega, ker imamo na voljo preveliko časa

9. KAKO PREVENTIVNE AKCIJE VPLIVAJO NA LJUDI?

- a) Dobro
- b) Slabo
- c) Ne vem

10. KDO JE NAJBOLJ PREPOZNAN ZAGOVORNIK PREVENTIVNIH AKCIJ?

- a) Zoki Car
- b) Igor Bergant
- c) Rado Mulej

11. SPOTI ZA PREVENTIVNE AKCIJE SE PREDVAJAJO ŽE SKORAJ VSEPOVSOD (TV EKRANI, YOUTUBE,...) , KATERE STE ŽE ZASLEDILI?

- a) Zoki Car modruje o motoristih
- b) Telefon ubija! → »Če hočeš med vožnjo uporablat telefon, zmeram pokličeš mene (taxi)«
- c) 0.0 ŠOFER, trezna odločitev

12. ALI KOT UDELEŽENEC V PROMETU UPOŠTEVATE PREVENTIVNE AKCIJE?

- a) Seveda
- b) Občasno
- c) Nikoli

13. IMA DRUŽINA NA VAS KAKŠEN VPLIV GLEDE NA OBNAŠANJE V PROMETU?

- a) Da, saj me stalno opozarjajo glede varnosti in dogajanja v prometu
- b) Ne

14. KATERO PREVENTIVNO AKCIJO ZASLEDITE NAJVEČKRAT?

- a) 40 dni brez alkohola
- b) Bodi viden, bodi previden
- c) Nesreča spremlja prepogumne

15. SE MED VOŽNJO ALI SPREHODOM OSREDOTOČATE NA PLAKATE PREVENTIVNIH AKCIJ?

- a) Opazim vse, da sem z njimi na tekočem
- b) Na njih nisem pozoren

16. BOSTE OD ZDAJ NAPREJ BOLJ POZORNI NA PREVENTIVNE AKCIJE?

- a) Da
- b) Ne