

VOZNIKI MOTORNIH ENOSLEDNIH VOZIL

PROGRAM AKTIVNOSTI (1. – 13. APRIL 2008)



1. UVOD

Obdobni načrt Vlade RS za zagotavljanje varnosti cestnega prometa za leti 2008 in 2009 predvideva več prioritarnih področij delovanja vladnih in nevladnih organizacij, katerih namen je vplivati na vedenje voznikov v vozilih ter posredno zmanjševati najhujše posledice prometnih nesreč.

V Ministrstvu za notranje zadeve Republike Slovenije se zavedamo problematike, ki je povezana z varnostjo cestnega prometa, neupoštevanjem prometnih pravil in dokaj nizke kulture voznikov enoslednih motornih vozil. Promet in cesta napak ne oproščata. Dovolj je zgolj trenutek in življenje se posamezniku lahko popolnoma spremeni. Zavedati se je treba, da so izguba življenj, hudo in lahko telesno poškodovani ter velika materialna škoda nacionalni problem.

V ministrstvu smo se odločili, da aprila v sodelovanju in ob pomoči nevladnih organizacij in pristojnih ministrstev izpeljemo več aktivnosti, katerih namen je vplivati na vedenje udeležencev v cestnem prometu. Poudariti nameravamo predvsem nujno »sožitje« med vozniki motornih enoslednih vozil in vozniki drugih vozil ter s tem posredno vplivati na zmanjševanje najhujših posledic prometnih nesreč.

Glede na to, da bo v teh aktivnostih sodelovala večina akterjev, ki so povezani s prometno varnostjo na slovenskih cestah, pričakujemo, da nam bo s skupnim delovanjem uspelo najhujše posledice prometnih nesreč vsaj nekoliko omiliti.

2. CILJ

1. ZMANJŠANJE ŠTEVILA PROMETNIH NESREČ MED VOZNIKI ENOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL

2. DELEŽ UMRLIH VOZNIKOV ENOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL V PROMETNIH NESREČAH V LETU 2008 NE SME PRESEČI 16 %

V letu 2007 se je na slovenskih cestah zgodilo 1.758 prometnih nesreč, v katerih so bili udeleženi vozniki enoslednih motornih vozil, kar je za 5,1 % (1.673) več kot leta 2006. Med njimi je umrlo 53 oseb, 264 je bilo hudo, 1.013 pa lahko telesno poškodovanih. V primerjavi z letom 2006 se je število umrlih voznikov koles z motorjem in motornih koles zmanjšalo za 1,8 % (54), število hudo poškodovanih se je povečalo za 1,5 % (261) in število lahko poškodovanih za 8,1 % (937) (vir: Policija, 2008).

3. NAMEN

- **DOSEČI VEČJE SPOŠTOVANJE PROMETNIH PRAVIL,**
- **VPLIVATI NA SPREMEMBO VEDENJSKIH VZORCEV V ODNOSU DO VOZNIKOV MOTORNIH ENOSLEDNIH VOZIL IN MED NJIMI SAMIMI**

Namen bo dosežen le s spodbujanjem celovitega pristopa in odnosa do zaznane problematike v varnosti cestnega prometa. Celovit pristop zajema predvsem pripravo akcijskega načrta za navedeno skupino udeležencev v cestnem prometu, širšo medijsko kampanjo, poostrene aktivnosti inšpekcijskih služb in vključenost vseh področij dela, ki so z njimi povezana. Prioritetna naloga predvsem policije oziroma vseh sodelujočih v akciji je z nadzori cestnega prometa in preventivnimi dejavnostmi doseči doslednejše spoštovanje prometnih pravil.

S spremembo vedenjskih vzorcev oziroma vzpostavitev »enakovrednega« odnosa med vozniki »močnejših« motornih vozil in vozniki enoslednih motornih vozil je treba zmanjšati težo posledic med njimi. Poleg odnosa med udeleženci v cestnem prometu je nujno spremeniti tudi odnos med uporabniki enoslednih motornih vozil samimi, saj se bo s spremembo vedenjskih vzorcev krepila tudi zavest, da lahko za lastno varnost in varnost drugih udeležencev v prometu največ storijo sami.

Nedvomno gre za kategorijo prometnih udeležencev, ki so in jih bo iz leta v leto vse več na slovenskih cestah, po drugi strani pa je motorno kolo med uporabniki trenutno predvsem sredstvo zabave, in ne prevoza samega. Poleg tega se v nedvomno »zaprti« kategoriji udeležencev v cestnem prometu pojavljajo posamezniki z odklonilnim odnosom do avtoritete in postavljenih pravil. Njihovo ravnanje pa velikokrat neupravičeno meče slabo luč tudi na vse ostale.

Ravno zato smo se odločili, da že v pripravah na motoristično sezono, katere začetek je povezan z ugodnimi vremenskimi razmerami, marca in aprila v sodelovanju in ob pomoči nevladnih organizacij in pristojnih ministrstev izpeljemo več aktivnosti, katerih namen je vplivati na vedenje udeležencev v cestnem prometu. Poudariti nameravamo predvsem nujno »sožitje« med vozniki motornih enoslednih vozil in

vozniki ostalih vozil ter s tem posredno vplivati na zmanjševanje najhujših posledic prometnih nesreč.

Poudariti moramo, da so načrtovane aktivnosti v obdobju med 1. in 13. aprilom 2008 le okvir in časovni termin, ko bodo policijske aktivnosti izvedene najbolj intenzivno. Nekatere aktivnosti pa se bodo izvajale vso motoristično sezono.

Že v preteklosti so se različni organi ukvarjali z opisano problematiko. Ministrstvo za notranje zadeve in predvsem Policija se med sezono dnevno sooča s prometno varnostno problematiko na slovenskih cestah, povezano z vozniki enoslednih motornih vozil. Do pred kratkim sta se s tem ukvarjala zlasti Policija in Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Poleg represivnega ukrepanja je bilo ogromno dela in truda vložene v preventivno delovanje. V zadnjem času so se naporom vladnih organizacij pridružile tudi nekatere nevladne organizacije in društva (motoristična društva), od katerih zaradi njihove odprtosti (dobro sprejete med motoristično srenjo) in različnih metod dela lahko pričakujemo bistveno boljše rezultate.

4. ANALIZA¹

Ključne ugotovitve analize za leto 2007:

- **Vozniki enoslednih motornih (motornih koles in koles z motorjem) vozil so bili udeleženi v 1.758 prometnih nesrečah ali v 2,9 % od vseh prometnih nesreč.**
- **Umrlo je 53 voznikov enoslednih motornih vozil (motornih koles in koles z motorjem) ali 18,1 % vseh smrtnih žrtev v cestnem prometu.**
- **264 voznikov enoslednih motornih vozil je bilo hudo telesno poškodovanih ali 20,6 % vseh hudo telesno poškodovanih v prometnih nesrečah.**
- **1.013 voznikov enoslednih motornih vozil je bilo lahko telesno poškodovanih ali 6,8 % vseh lahko telesno poškodovanih v prometnih nesrečah.**
- **Najpogostejši vzrok prometnih nesreč med vozniki motornih koles je bila neprilagojena hitrost.**
- **Med njimi je bilo pod vplivom alkohola 15,6 % povzročiteljev prometnih nesreč.**

¹ Statistični podatki so priloga dokumenta.

Statistični kazalci stanja varnosti med navedeno kategorijo udeležencev cestnega prometa kažejo, da se je stanje nekoliko poslabšalo v kategoriji voznikov koles z motorjem, saj jih je lani umrlo 13 (12), hudo telesno poškodovanih je bilo 86 (85) in lahko telesno poškodovanih 470 (457). Glej graf št. 2, tabela št. 2.

Med vozniki motornih koles je stanje v primerjavi z letom 2006 nekoliko boljše, vsekakor pa ni zadovoljivo (graf št. 1, tabela št. 1). Med udeleženci in povzročitelji prometnih nesreč med vozniki motornih koles po številčnosti izstopa starostna skupina nad 24 do 34 let, kjer obravnavamo tudi najhujše posledice (tabela št. 3).

Poglavitna vzroka prometnih nesreč z najhujšimi posledicami, ki so jih povzročili vozniki motornih koles, sta neprilagojena hitrost in neupoštevanje pravil prednosti (tabela št. 4).

Motorno kolo je čedalje bolj prisotno na slovenskih cestah, kar je razvidno iz evidence o številu registriranih motornih koles. V primerjavi z letom 2004, ko je bilo na dan 31. 12. 2004 registriranih 11.665 motornih koles, je bilo konec leta 2007 za 268 % več registriranih motornih koles (31.326).² Stopnja motorizacije je tudi v segmentu motornih koles iz dneva v dan večja. Večja prisotnost tovrstnih vozil v cestnem prometu hkrati pomeni tudi večjo ogroženost njihovih voznikov (tabela št. 5).

Vozniške izkušnje in spoštovanje cestnoprometnih predpisov so temeljni pogoj za varnost voznikov motornih koles. Najbolj varni vozniki motornih koles kot udeleženci v prometu so vozniki, ki imajo vozniško dovoljenje že več let. Ugotovimo lahko tudi, da po petletnem vozniskem stažu vozniki motornih koles postanejo »bolj samozavestni«, zaradi česar tvegajo več (tabela št. 6).

Vozniki motornih koles – povzročitelji v smislu vožnje pod vplivom alkohola ne predstavljajo tako velikega deleža kot vozniki koles z motorjem (19,3 %), pa vendarle 12,7 % alkoholiziranih povzročiteljev v letu 2007 in še posebej njihova 1,23 ‰ povprečno izmerjena koncentracija predstavljata zaskrbljujoče stanje. Zaskrbljujoče je tudi stanje med povzročitelji prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami (15,6 %). Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč med vozniki koles z motorjem je visok še posebno med umrlimi, saj znaša 44,4 % (tabeli št. 7 in 8).

Število prometnih nesreč ter teža posledic je najslabša preko vikenda, ko so na cestah poleg ostalih udeležencev predvsem vozniki motornih koles. Med vikendi

² Povečanje števila registriranih motornih koles je nedvomno posledica ponudb zavarovalnic, ki so ob celoletni registraciji motornega kolesa (brez odjave iz prometa) ponujale 50 % popust ob sklenitvi zavarovanja. Dejanski trend naraščanja števila »novih« motornih koles se giblje med 2.500 in 3.000 vozil letno.

(petek, sobota in nedelja) je umrlo kar 60 % vseh voznikov motornih koles (tabela št. 9).

Za voznike motornih koles so bile v lanskem letu najbolj nevarne ceste v naseljih in regionalne ceste. Z vidika vožnje motornega kolesa je teža posledic na teh cestnih povezavah razumljiva, saj voznik motornega kolesa od vožnje ne pričakuje samo prevoza od točke A do točke B, temveč predvsem doživetje in užitek. Slednji je po nepotrebnem v veliki meri povezan z neprimerno hitrostjo (tabela št. 10).

Za voznike motornih koles je najbolj nevaren popoldanski in večerni čas, se pravi predvsem takrat, ko »avtomobilisti« po službi, družinskem izletu ipd. zamenjajo vozilo, hkrati pa se poslabša vidnost udeležencev in med udeleženci v cestnem prometu (tabela št. 11).

Vse ugotovitve potrjujejo, da je ta kategorija udeležencev v prometu potrebna posebne pozornosti. Pri tem ne mislimo zgolj na nadzorstveno funkcijo policije, temveč tudi na ostale dejavnosti, ki lahko pripomorejo k izboljšanju stanja na tem področju (izpopolnjevanje). Nekateri vozniki nimajo dovolj znanja in izkušenj za vožnjo motornih koles in koles z motorjem, kar se še posebej izkaže, ko je v nevarnih situacijah potrebno reagirati hitro ter pravilno. Poleg tega pa je treba na prisotnost teh udeležencev v cestnem prometu in pravilen odnos do njih opozoriti tudi vse ostale voznike.

5. UKREPI

	VRSTA UKREPA	IZVAJALEC	ČAS IZVEDBE	KRAJ IZVEDBE	OPOMBA
1.	Seznanjanje javnosti preko medijev	Ministrstvo za notranje zadeve - Policija, Ministrstvo za promet, Ministrstvo za promet - Direkcija Republike Slovenije za ceste (Svet za vzgojo in preventivo v cestnem prometu)	Pred in med akcijo	Elektronski in tiskani mediji (gradivo SPV – filmi ...)	Po končani akciji se javnost seznanj z njenim potekom
2.	Predstavitve akcije na lokalni ravni	Občinski sveti za vzgojo in preventivo v cestnem prometu, Ministrstvo za notranje zadeve - Policija	1. 4. – 13. 4.	Način in kraj določijo izvajalci sami	Obisk lokalnih medijev
3.	Nadzor nad izvajanjem rednega vzdrževanja in obnavljanja cest	Prometni inšpektorat Republike Slovenije - Inšpekcija za ceste	1. 4. – 13. 4 (pred začetkom in med sezono)	Določi izvajalec	Čiščenje vozišč po zimski sezoni idr.
4.	Preučiti možnost dopolnitve varovalnih ograj, ki bi zmanjševale teže posledic v primeru prometnih nesreč z udeležbo voznikov (potnikov) enoslednih vozil	Ministrstvo za promet - Direkcija Republike Slovenije za ceste	celo leto	Določi izvajalec	

5.	Ura, posebej namenjena nevarnostim na cesti pri teoretičnem usposabljanju v avto šolah	Ministrstvo za notranje zadeve –Direktorat za upravo notranje zadeve, Sekcija avto šol pri Gospodarski zbornici Slovenije in avto šole	1. 4. – 13. 4. (pred začetkom in med sezono)	Predavalnice avto šol	Direktorat za notranje zadeve izda priporočilo, da v določenem terminu vsaka avtošola v okviru teoretičnega usposabljanja (tečaja CPP) eno uro nameni posebej nevarnostim na cesti, ki grozijo voznikom enoslednih motornih vozil
6.	Okrožnica, namenjena predstavitvi nevarnosti vožnje enoslednih motornih vozil ter posledic prometnih nesreč v vseh srednjih in poklicnih šolah.	Ministrstvo za šolstvo in šport	enkrat v obdobju izvajanja akcije	vse srednje in poklicne šole	Direktorat za srednje in višje šolstvo in izobraževanje odraslih izda priporočilo, da se predmetna vsebina predstavi v okviru programov delavnic izbirnih vsebin
7.	Nadzor nad vozniki enoslednih motornih vozil po metodologiji »MOPED«	Ministrstvo za notranje zadeve - Policija	1. 4. – 13. 4	Določi izvajalec	
8.	Delavnice varne vožnje	Ministrstvo za notranje zadeve - Policija	pred začetkom, med sezono in med akcijo	Določi izvajalec	PU (po razporedu o uporabi simulatorja vožnje)
9.	Izvedba preventivne akcije »POLICIJSKA IZKUŠNJA KOT NASVET«	Ministrstvo za notranje zadeve - Policija	pred začetkom, med sezono in med akcijo	Določi izvajalec	PU v skladu z lastnimi načrti
10.	Nadzor nad hitrostjo voznikov	Ministrstvo za notranje	1. 4. – 13. 4	Določi izvajalec	PU

	enoslednih motornih vozil	zadeve – Policija			
11.	Vidnost voznikov enoslednih vozil	Zveza motoklubov Slovenije, Motoristično društvo MAKSI	marec	Določi izvajalec	Obvestilo vsem članom, naj za svojo vidnost poskrbijo z nošenjem odsevnih brezrokavnikov in tako na začetek sezone opozarjajo druge udeležence v prometu
12.	Delavnice varne vožnje in organizacija preizkusov v spretnosti vožnji	Zveza motoklubov Slovenije	pred začetkom, med sezono in med akcijo	Določi izvajalec	MK Posavje, MK Kamerad, MK Savinja, MK Fire Group, MK AMD Trebnje, MK Dolenjček, MK Thunder, AMD Gorica MK
13.	Delavnice varne vožnje	Motoristično društvo MAKSI	pred začetkom, med sezono, ter v času trajanja akcije	Določi izvajalec	Poligon v Ljubljani (motoristi in mopedisti)

6. MEDIJSKE AKTIVNOSTI

Ministrstvo za notranje zadeve bo v skladu z načrtom medijskih aktivnosti pripravilo in izvajalo vse medijske aktivnosti, s katerimi bo podprta ta akcija. V ta namen bo izvedlo:

- objavo gradiva na internetu,
- tiskovno konferenco,
- dogovor s predstavniki elektronskih medijev za medijsko podporo ukrepov v času akcije,
- obveščanje javnosti o poteku akcije (v jutranjih predstavitev o delu policije v zadnjih 24 urah) in morebitnih posebnostih,
- posredovanje podatkov o ukrepih zainteresirani javnosti,
- objava zaključnih ugotovitev akcije na internetu.

7. ZAKLJUČEK

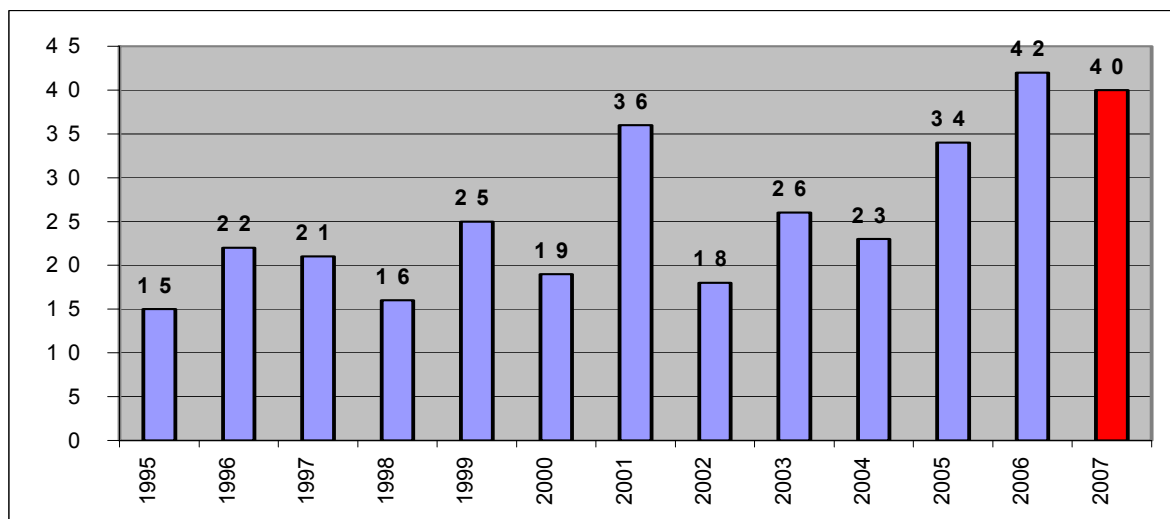
Menimo, da bodo ustrezno izvedene in podprte aktivnosti prispevale k večji varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu. Namen akcije je, da z načrtovanimi aktivnostmi za določen odstotek zmanjšamo posledice prometnih nesreč in obvarujemo življenje udeležencev.

Moramo pa se zavedati, da bo le pravilen odnos med vozniki enoslednih motornih vozil do prometnih pravil (uporaba varnostne čelade, vožnja s prilagojeno hitrostjo, vidnost, neagresivna in varna vožnja idr.) in spoštovanje tovrstnih udeležencev kot enakovrednih v cestnem prometu s strani voznikov osebnih avtomobilov, tovornih avtomobilov idr. (upoštevanje pravil o prednosti idr.) prispeval k večji stopnji varnosti.

Zato so predvidene aktivnosti le eden izmed mnogih dejavnikov, s katerimi lahko obvarujemo življenje v cestnem prometu.

PRILOGA: STATISTIČNI PODATKI

Graf 1: Mrtvi vozniki motornih koles po letih



Graf 2: Število mrtvih voznikov koles z motorjem po letih

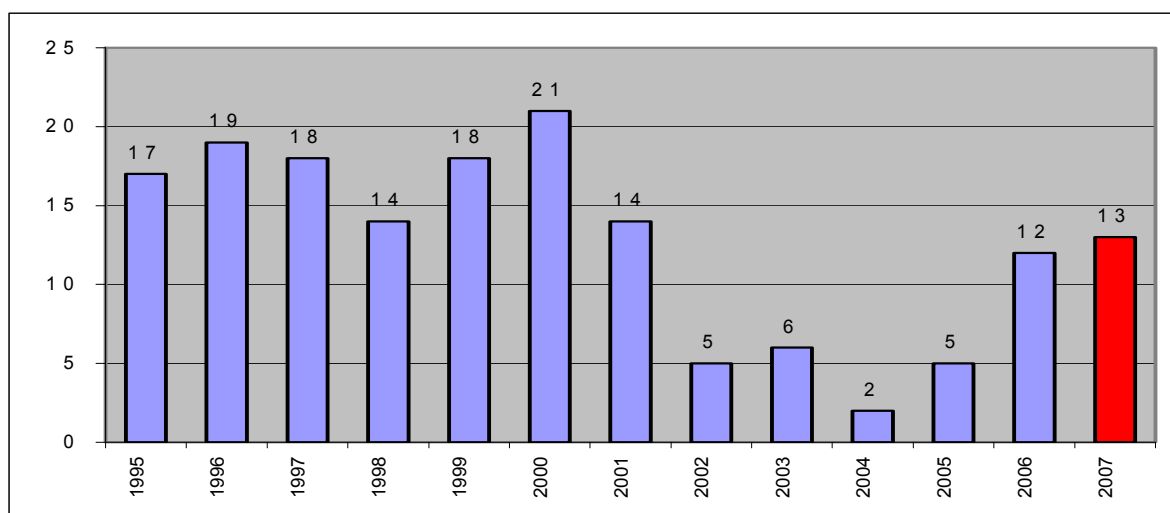


Tabela 1: Posledice prometnih nesreč med vozniki MK

		udeleženci			Povzročitelji		
		mrtvi	HTP	LTP	mrtvi	HTP	LTP
vsi skupaj	2005	257	1.295	13.424	139	645	4.486
	2006	262	1.261	15.368	152	613	4.805
	2007	293	1.280	14.960	161	639	4.652
vozniki MK	2005	34	191	401	25	125	213
	2006	42	176	480	32	122	270
	2007	40	178	543	25	134	311

delež MK od vseh	2005	13,2%	14,7%	3,0%	18,0%	19,4%	4,7%
	2006	16,0%	14,0%	3,1%	21,1%	19,9%	5,6%
	2007	13,7%	13,9%	3,6%	15,5%	21,0%	6,7%

Tabela 2: Posledice prometnih nesreč med vozniki KZM

		udeleženci			Povzročitelji		
		mrtvi	HTP	LTP	mrtvi	HTP	LTP
vsi skupaj	2005	257	1.295	13.424	139	645	4.486
	2006	262	1.261	15.368	152	613	4.805
	2007	293	1.280	14.960	161	639	4.652
vozniki KZM	2005	5	104	462	2	74	295
	2006	12	85	457	9	63	278
	2007	13	86	470	9	64	280
delež KZM od vseh	2005	1,9%	8,0%	3,4%	1,4%	11,5%	6,6%
	2006	4,6%	6,7%	3,0%	5,9%	10,3%	5,8%
	2007	4,4%	6,7%	3,1%	5,6%	10,0%	6,0%

Tabela 3: Starostne skupine voznikov motornih koles udeleženi v prometnih nesrečah

starost	leto	udeleženci - vsi				Povzročitelji			
		skupaj	mrtvi	HTP	LTP	skupaj	mrtvi	HTP	LTP
14 do 16	2005	6	0	1	2	3	0	1	1
	2006	5	0	1	3	4	0	1	2
	2007	16	0	1	8	12	0	1	5
16 do 18	2005	75	2	10	44	36	1	6	21
	2006	75	1	6	56	55	1	3	42
	2007	68	0	13	37	48	0	13	22
18 do 24	2005	149	8	35	64	108	7	23	41
	2006	164	7	33	84	98	5	28	42
	2007	162	10	32	85	113	6	24	59
24 do 34	2005	307	16	62	151	179	10	44	82
	2006	310	19	48	178	201	14	33	111
	2007	366	18	61	191	228	11	47	122
34 do 44	2005	154	2	42	78	86	2	28	40
	2006	189	9	50	86	103	9	31	39
	2007	207	4	33	115	107	2	20	54
44 do 54	2005	99	6	26	38	44	5	10	17
	2006	113	6	23	48	64	3	15	24
	2007	152	4	30	79	83	3	23	35
54 do 64	2005	39	0	9	18	21	0	8	9
	2006	41	0	10	20	17	0	7	6
	2007	45	2	6	22	23	1	4	11
64 in več	2005	18	0	6	6	13	0	5	2
	2006	18	0	4	5	13	0	3	4
	2007	21	2	2	6	14	2	2	3

Tabela 4: Vzroki prometnih nesreč, katere so povzročili vozniki motornih koles

	2005		2006		2007	
		delež		delež		delež
nepravilna stran smer vožnje	84	10,1%	100	11,1%	140	13,8%
nepravilno prehitevanje	70	8,4%	80	8,9%	108	10,6%
neprilagojena hitrost	292	35,1%	281	31,3%	292	28,8%
neupoštevanje pravil o prednosti	210	25,3%	197	22,0%	209	20,6%
neustrezna varnostna razdalja	42	5,1%	59	6,6%	70	6,9%
premiki z vozilom	70	8,4%	91	10,1%	89	8,8%
ostalo	63	7,6%	89	9,9%	107	10,5%

Tabela 5: Število registriranih motornih koles po policijskih upravah

Policijska uprava	na dan 31.12.2004	na dan 31.12.2005	na dan 31.12.2006	na dan 31.12.2007
Slovenija	11.665	14.968	17.066	31.326
PU Celje	1.480	1.853	1.915	3.994
PU Krško	454	575	604	1.274
PU Nova Gorica	1.000	1.323	1.673	2.252
PU Koper	1.307	1.669	1.821	2.416
PU Postojna	338	456	399	634
PU Kranj	1.063	1.373	1.428	3.261
PU Ljubljana	2.873	3.679	4.133	8.453
PU Maribor	1.725	2.107	2.571	4.801
PU Slovenj Gradec	266	381	626	1.180
PU Murska Sobota	706	912	1.128	1.663
PU Novo mesto	453	640	768	1.398

Tabela 6: Vozniški staž voznikov motornih koles - povzročiteljev (prometne nesreče)

	leto	skupaj	smrtni izid	HTP	LTP
skupaj	2005	490	26	135	237
	2006	556	38	128	291
	2007	630	29	147	327
do 1 leta	2005	65	0	14	37
	2006	78	5	20	48
	2007	83	2	18	47
1 leto	2005	42	3	15	15
	2006	44	1	10	25
	2007	52	3	16	25
2 leti	2005	43	2	12	18
	2006	37	2	7	20
	2007	40	3	8	24
3 leta	2005	20	3	5	10
	2006	34	1	7	20
	2007	31	2	5	12

4 leta	2005	25	2	6	14
	2006	30	2	13	10
	2007	24	2	3	16
5 let	2005	18	1	4	11
	2006	24	0	3	17
	2007	29	1	8	17
6 do 10 let	2005	62	2	20	26
	2006	60	7	13	33
	2007	77	0	19	41
10 do 20 let	2005	82	4	25	40
	2006	69	4	12	36
	2007	100	4	21	52
20 do 30 let	2005	38	4	7	22
	2006	44	2	10	21
	2007	48	1	9	28
30 in več let	2005	31	1	11	13
	2006	41	1	10	17
	2007	36	3	11	15
ni podatka	2005	64	3	16	31
	2006	95	13	23	44
	2007	110	8	29	50

Tabela št. 7: Alkohol med povzročitelji PN – vozniki MK

	leto	vsi povzročitelji	alkoholiziranih povzročiteljev	delež %	povprečna ‰
skupaj	2005	490	48	9,8%	1,29
	2006	556	74	13,3%	1,21
	2007	630	80	12,7%	1,23
smrtni izid	2005	26	7	26,9%	1,55
	2006	38	14	36,8%	1,26
	2007	29	7	24,1%	1,38
HTP	2005	135	10	7,4%	1,13
	2006	128	19	14,8%	1,15
	2007	147	23	15,6%	1,34
LTP	2005	237	21	8,9%	1,36
	2006	291	29	10,0%	1,25
	2007	327	41	12,5%	1,10

Tabela št. 8: Alkohol med povzročitelji PN – vozniki KZM

	leto	vsi povzročitelji	alkoholiziranih povzročiteljev	delež %	povprečna ‰
skupaj	2005	505	105	20,8%	1,43
	2006	527	103	19,5%	1,55
	2007	481	93	19,3%	1,55
smrtni izid	2005	2	1	50,0%	1,13
	2006	9	3	33,3%	1,75
	2007	9	4	44,4%	2,02
HTP	2005	79	25	31,6%	1,48
	2006	72	19	26,4%	1,37
	2007	73	17	23,3%	1,50
LTP	2005	310	64	20,6%	1,46
	2006	304	63	20,7%	1,66
	2007	299	61	20,4%	1,57

Tabela 9: PN in posledice med vozniki MK po dnevih v tednu

dan	leto	smrtni izid	telesne poškodbe	mrtvi	HTP	LTP
skupaj	2005	35	624	34	191	401
	2006	50	680	42	176	480
	2007	44	753	40	178	543
ponedeljek	2005	3	64	3	16	43
	2006	6	87	3	28	57
	2007	6	90	6	22	62
torek	2005	4	58	4	17	37
	2006	8	65	8	13	50
	2007	1	62	1	17	42
sreda	2005	6	80	6	18	57
	2006	4	77	4	19	57
	2007	6	81	6	17	58
četrtek	2005	1	83	1	28	55
	2006	5	89	5	17	70
	2007	3	85	3	17	64
petek	2005	7	93	7	32	55
	2006	6	117	5	33	77
	2007	4	101	3	24	75
sobota	2005	9	135	8	42	88
	2006	13	128	10	34	88
	2007	9	157	8	38	112
nedelja	2005	5	111	5	38	66
	2006	8	117	7	32	81
	2007	15	177	13	43	130

Tabela 10: PN in posledice med vozniki MK po kategoriji ceste

cesta	leto	smrtni izid	telesne poškodbe	mrtvi	HTP	LTP
skupaj	2005	35	624	34	191	401
	2006	50	680	42	176	480
	2007*	44	753	40	178	543
avtocesta	2005	2	6	2	1	5
	2006	1	9	1	2	7
	2007	1	14	1	1	13
glavna cesta	2005	5	108	5	30	69
	2006	12	113	11	36	68
	2007	6	117	6	34	72
hitra cesta	2005	0	8	0	3	3
	2006	0	4	0	2	2
	2007	1	5	1	0	5
lokalna cesta	2005	4	38	4	13	20
	2006	1	42	1	15	24
	2007	2	42	1	10	32
naselje brez ul. sistema	2005	3	86	3	23	58
	2006	3	98	2	18	76
	2007	3	98	3	28	64
naselje z ul. sistemom	2005	9	191	9	44	138
	2006	11	199	7	36	160
	2007	12	260	12	45	207
regionalna cesta	2005	12	179	11	75	103
	2006	22	207	20	66	137
	2007	19	214	16	60	147
turistična cesta	2005	0	8	0	2	5
	2006	0	8	0	1	6
	2007*	0	3	0	0	3

Tabela 11: PN in posledice med vozniki MK po urah

urni interval	leto	smrtni izid	telesne poškodbe	mrtvi	HTP	LTP
skupaj	2005	35	624	34	191	401
	2006	50	680	42	176	480
	2007	44	753	40	178	543
00:00 do 02:59	2005	0	6	0	2	4
	2006	1	14	0	3	12
	2007	1	13	1	4	6
03:00 do 05:59	2005	2	3	2	2	1
	2006	0	9	0	4	4
	2007	1	5	1	2	3
06:00 do 08:59	2005	1	27	1	7	19
	2006	1	35	1	7	27
	2007	1	31	1	4	27
09:00 do 11:59	2005	4	68	4	21	45
	2006	8	87	6	21	60

	2007	3	90	2	14	71
12:00 do 14:59	2005	5	113	5	26	81
	2006	6	134	6	29	98
	2007	12	145	11	34	106
15:00 do 17:59	2005	9	192	8	73	102
	2006	15	198	12	52	141
	2007	10	264	10	71	179
18:00 do 20:59	2005	12	165	12	51	112
	2006	14	163	13	50	109
	2007	9	155	8	38	112
21:00 do 23:59	2005	2	50	2	9	37
	2006	5	40	4	10	29
	2007	7	50	6	11	39