

bodi previden

PROGRAM AKTIVNOSTI
3.– 16. oktober 2016



1. UVOD

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa bo v okviru nacionalne preventivne akcije, skupaj z ostalimi pristojnimi deležniki, izvedla aktivnosti za večjo varnost in vidnost pešcev. V okviru nacionalne akcije aktivno sodelujejo: lokalni sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Policija, mestna in občinska redarstva, Ministrstvo za zdravje, Ministrstvo za infrastrukturo in Direkcija RS za infrastrukturo, Zavod RS za šolstvo s šolami in vrtci in posamezne nevladne organizacije ter verske skupnosti.

V letošnjem letu poteka akcija za večjo varnost pešcev od 3. – 16. oktobra 2016. Časovno je tako zajeto obdobje daljših noči in slabše vidljivosti, ki je za pešce še posebej nevarno. Načrtovana je vrsta aktivnosti za večjo prometno varnost v Sloveniji. Nosilec aktivnosti na področju varnosti pešcev je Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa.

2. CILJ

Glede na namen akcije in na podlagi analiz stanja sta skladno z Nacionalnim programom varnosti cestnega prometa za obdobje 2013 – 2022 v tej akciji opredeljena naslednja cilja:

1. ZMANJŠANJE ŠTEVILA PROMETNIH NESREČ, V KATERIH SO UDELEŽENI PEŠCI, TER ZMANJŠANJE TEŽE POSLEDIC TEH PROMETNIH NESREČ

V zadnjih letih je problematično predvsem veliko število prometnih nesreč z udeležbo pešcev znotraj naselij, tudi pred oz. na prehodih za pešce.

V letu 2015 je v prometnih nesrečah umrlo 16 pešcev, kar je 13 % vseh žrtev v letu 2015. Skladno s statističnimi podatki so najbolj **ogrožene starostne skupine od 45. leta starosti**. V letošnjem letu beležimo med pešci 17 smrtnih žrtev, od tega 8 mrtvih v naselju (trije na prehodih za pešce).

2. POVEČANJE UPORABE ODSEVNIH TELES PEŠCEV, KI SO NADPOVPREČNO IZPOSTAVLJENI TVEGANJEM PROMETNIH NESREČ IN ZMANJŠANI VIDLJIVOSTI

Večina nesreč, v katerih so udeleženi pešci se zgodi v temnem delu dneva, ponoči oz. ob zmanjšani vidljivosti. Zato je potrebno še vedno zagotoviti večjo vidnost pešcev, da jih bodo vozniki prej opazili in ustrezno ravnali.

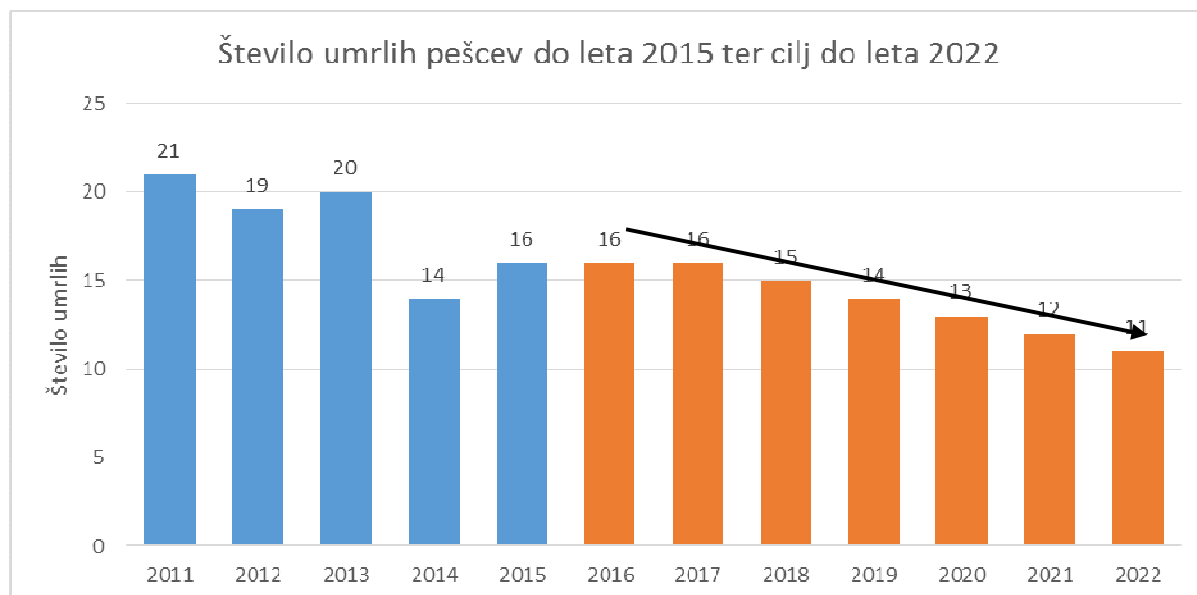
Poleg teh ključnih ciljev pa je potrebno izpostaviti tudi podcilj iz Nacionalnega programa: ***zmanjšanje povprečnih hitrosti vozil znotraj naselij na 47 km/h ter upoštevanje prednosti pešcev na označenih prehodih za pešce.***

Ukrepi za večjo varnost pešcev morajo obsegati infrastrukturne ukrepe z urejanjem površin namenjenih pešcem, kot ukrepe za zniževanje in umirjanje hitrosti vozil v naseljih.

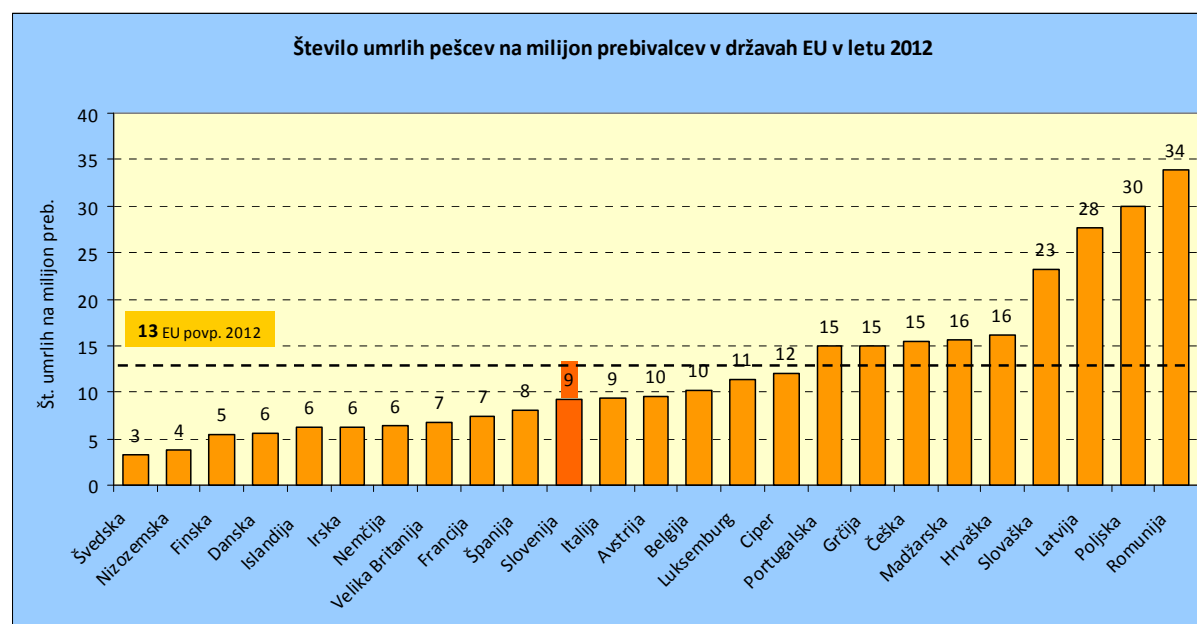
Poleg tega so pomembne preventivne aktivnosti s promocijo uporabe odsevnih predmetov za povečanje vidnosti in opaznosti pešcev ter nadzor voznikov v območjih, kjer se gibljejo pešci pa tudi nadzor nad ravnanjem pešcev. Poleg tega je ključen tudi nadzor nad ravnanjem voznikov, predvsem

znotraj naselij in območij omejene hitrosti, kjer je pričakovati večje število pešcev, ter pred prehodi za pešce z odstopanjem prednosti.

V okviru Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2013 – 2022 so predvideni ukrepi, ki se nanašajo tako na preventivne aktivnosti, izgradnjo in urejanje varne cestne infrastrukture za pešce ter ukrepi za umirjanje prometa, ukrepi nadzora in kaznovanja neustreznega ravnanja v prometu, tako pešcev kot voznikov motornih vozil, ki najpogosteje ogrožajo pešce znotraj naselij na lokalnih cestah.



Slika 1: Cilji Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa glede varnosti pešcev za obdobje do 2022.



Slika 2: Število umrlih pešcev na milijon prebivalcev v državah EU v letu 2012.

Evropska primerjava umrlih pešcev na milijon prebivalcev iz leta 2012 umešča Slovenijo na 11. mesto med državami članicami EU (9 umrlih na milijon prebivalcev). Najbolj uspešni državi sta Švedska s 3 umrlimi pešči na milijon prebivalcev in Nizozemska s 4 umrlimi pešči na milijon prebivalcev. Evropsko povprečje je v letu 2012 znašalo 13 umrlih pešcev na milijon prebivalcev.

3. ANALIZA VARNOSTI PEŠCEV V LETU 2015

Pešci so ena izmed najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu, saj spadajo med ranljivejše udeležence. Po statističnih podatkih je delež udeležnosti pešcev v prometnih nesrečah v povprečju skoraj 15,0 %. Letošnji podatki presegajo povprečje. Delež umrlih pešcev se je v letu 2015 primerjalno z letom 2014 povečal za 14%.

Tabela 1: število mrtvih v prometnih nesrečah in število mrtvih pešcev

leto	skupno število mrtvih v prometnih nesrečah	število mrtvih pešcev	% mrtvih pešcev od vseh mrtvih
2001	278	42	15,1
2002	269	41	15,2
2003	242	38	15,7
2004	274	35	12,8
2005	258	37	14,3
2006	262	36	13,7
2007	293	32	10,9
2008	214	39	18,2
2009	171	24	14,0
2010	138	26	18,8
2011	141	21	14,9
2012	130	19	14,6
2013	125	20	16,0
2014	108	14	13,0
2015	120	16	13,3
2016*	106*	17*	16

*na dan 26.9.2016

Tabela 2: število umrlih, hudo in lahko poškodovanih pešcev v letih od 2009 do 2015.

posledice/leto	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
mrtvi	24	26	21	19	20	14	16
hudo telesno poškodovani	147	130	134	110	99	124	124
lahko telesno poškodovani	612	527	577	555	478	465	467

V letu 2015 je v prometnih nesrečah umrlo 16 pešcev (letos že 17), dva več kot v letu 2014. Hudo telesno je bilo poškodovanih 124 pešcev, enako kot v letu 2014. Primerjalno z letom 2014 se je povečalo število vseh poškodovanih pešcev.

3.1 Vzroki za prometne nesreče, v katerih so bili pešci hudo poškodovani ali so umrli (tabela 3).

OPIS	H	S
nepravilna stran/smer vožnje	5	0
nepravilno prehitevanje	1	0
nepravilnost pešca	21	2
neprilagojena hitrost	22	2
neupoštevanje pravil o prednosti	41	7
ostalo	16	2
premiki z vozilom	18	3
skupaj	124	16

3.2 Pešci v prometnih nesrečah – podrobnejša analiza

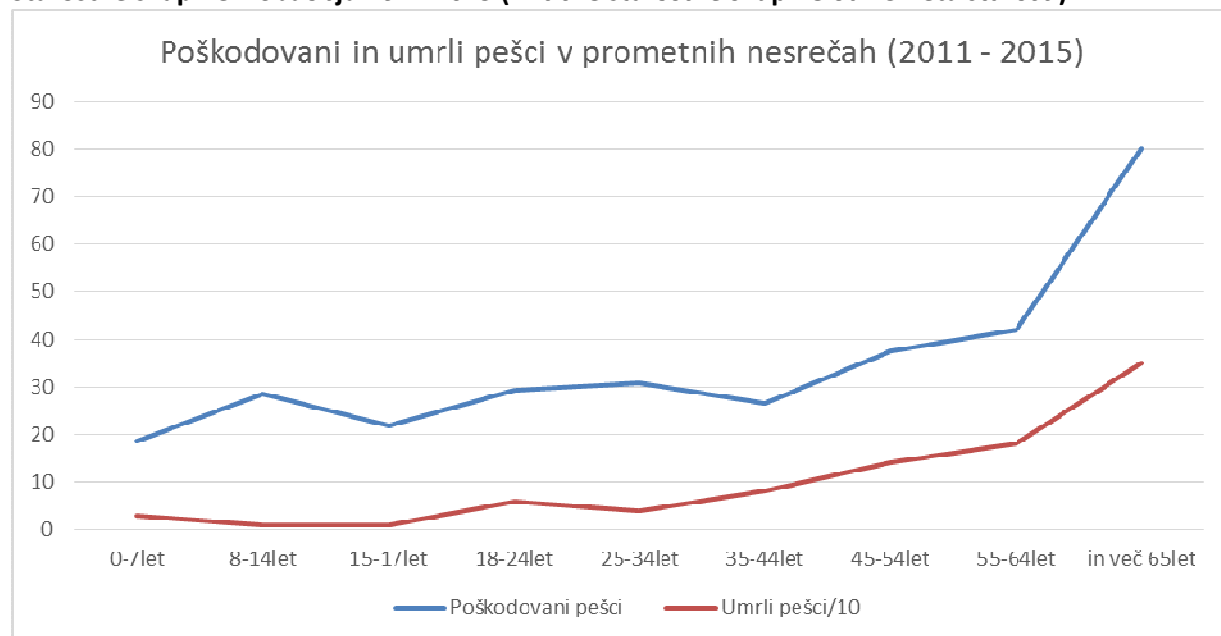
Glede na starostne skupine so **najbolj ogroženi pešci v starosti nad 65 let**, v večini moški. V letu 2015 je v tej starostni skupini umrlo 10 pešcev, letos pa že 8.

Tabela 4: umrli pešci po starostnih skupinah za obdobje od 2011 do 2015 po letih.

starost	2011		2012		2013		2014		2015	
	število	%	število	%	število	%	število	%	število	%
do 7 let	1	5	1	5	1	5	1	5	0	0
8 – 14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14 – 17	0	0	1	5	0	0	1	5	0	0
18 - 24	1	5	0	0	1	5	0	0	0	0
25 - 34	2	10	0	0	2	10	0	0	0	0
35 - 44	4	19	1	5	4	19	1	5	0	0
45 - 54	3	14	2	11	3	14	2	11	5	31
55 - 64	3	14	11	58	3	14	11	58	1	6
nad 65 let	7	33	3	16	7	33	3	16	10	63
SKUPAJ	21	100	19	100	21	100	19	100	16	100

Starejši pešci so pogosto žrtve nesreč zaradi **neustreznega ravnanja voznikov motornih vozil in svojih napak**. Večina nesreč, ki jih povzročijo starejši s svojimi **napakami**, so posledica **slabšanja psihofizičnih sposobnosti** (ožjenje vidnega polja, kratkotrajen spomin, slabšanje sposobnosti za oceno hitrosti in oddaljenosti vozil), **slabe vidnosti pešca** (neustrezne barve oblačil, neuporabe odsevnih predmetov) in tudi **hoje pod vplivom alkohola**. V preteklem letu ni bilo **nobeneda mladoletnega umrlega pešca**. V zadnjih petih letih ne beležimo mrtvih na šolskih poteh.

Starostne skupine v obdobju 2011-2015 (kritične starostne skupine od 45. leta starosti)



Slika 3: Število mrtvih in poškodovanih pešcev po starostnih skupinah (za obdobje 2011-2015).

Umrli pešci po mesecih

Po statističnih podatkih se večina prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci, zgodi v zimskem in jesenskem času. Takrat je dan najkrajši oziroma je zaradi neugodnih vremenskih razmer (megla, dež, sneg) slabša vidljivost. Po statistikah lahko sklepamo, da se večina nesreč pešcev s smrtnim izidom zgodi v temnem delu dneva. Po statističnih podatkih je najslabši **meseč november**.

Tabela 5: število umrlih pešcev v letih od 2010 do 2015

mesec/leto	2010	2011	2012	2013	2014	2015
januar	1	0	2	4	2	1
februar	1	2	2	2	0	3
marec	5	1	1	3	1	2
april	3	2	0	0	1	1
maj	1	3	1	5	0	0
junij	1	0	1	0	0	1
julij	1	1	1	1	1	3
avgust	0	1	1	0	1	0
september	2	4	1	1	2	0
oktober	5	1	4	1	1	3
november	5	4	4	0	3	1
december	1	2	1	3	2	1
skupaj	26	21	19	20	14	16

Glede na statistične regije se največ prometnih nesreč z udeležbo pešcev zgodi v Osrednjeslovenski regiji (tabela 6):

POKRAJINA TEXT	H	S
OSREDNJESLOVENSKA	41	7
PODRAVSKA	18	2
SAVINJSKA	14	2
GORENJSKA	13	2
JUGOVZHODNA SLOVENIJA	7	0
KOROŠKA	7	2
POSAVSKA	7	0
OBALNO-KRAŠKA	5	1
GORIŠKA	4	0
POMURSKA	4	0
ZASAVSKA	3	0
NOTRANJSKO-KRAŠKA	1	0

Glede na mesece se največ prometnih nesreč pešcev zgodi **novembru**, ko je vidljivost najslabša in so tudi vremenske razmere slabše (mokro in spolzko vozišče). Glede na **poškodbe** pešcev so med hujšimi poškodbami najpogostejše poškodbe glave ter prsnega koša in hrbtenice, pri lažjih poškodbah pa poškodbe spodnjega dela telesa, glave ter okončin.

Pešci lahko s svojim **ravnanjem** pomembno prispevajo k večji varnosti, in sicer s pravilnim prečkanjem na označenih mestih, pravilno hojo ob cestišču in z uporabo odsevnih predmetov.

Najpomembnejši dejavnik, ki vpliva na težo posledic v prometnih nesrečah z udeležbo pešcev pa je **hitrost vozila**, saj študije kažejo, da pešec najverjetneje utrpi le lažje poškodbe pri trku z vozilom s hitrostjo okrog 30 km/h. Že pri trku z 48 km/h je verjetnost hujše in smrtne poškodbe 50 %, pri trku s hitrostjo 64 km/h pa že 90 % verjetnost za smrtne poškodbe pešca. Zato je izrednega pomena, da se v bližini in v naseljih povprečne in koničaste hitrosti vozil znižajo pod 50 km/h. Prav tako bi morale biti hitrosti vozil v bližini prehodov za pešce okrog 30 km/h, da bi pešci lahko varno prečkali cestišče.

Izpostaviti velja tudi **problematiko mrtvih pešcev na avtocestah** in s tem povezanim nepravilnim ravnanjem pešcev. V letošnjem letu beležimo 5 mrtvih pešcev na avtocestah (od skupno 17 mrtvih).

Tabela 7:

Umrli in hudo telesno poškodovani pešci v naselju oz. izven naselja naselja

NAS	H	S
ne	13	4
da	111	12

Učinkoviti ukrepi za večjo varnost pešcev z vidika **infrastrukture** so tudi različni ukrepi za umirjanje prometa, ki znižujejo hitrosti vozil, zagotovljene ustrezne površine za pešce (pločniki, hodniki, pasovi in ustrezno urejeni prehodi), javna razsvetljava v naseljih ter dodatno osvetljeni prehodi za pešce, ki povečajo vidnost pešcev.

V okviru nacionalne preventivne akcije se spodbuja tudi izvajanje infrastrukturnih in prometno-varnostnih ukrepov, ki izboljšujejo pogoje za vodenje pešca. V ospredju so ukrepi z ureditev prehodov in hodnikov za pešce ter urejanje avtobusnih postajališč.

Z razvojem **vozil** so se razvili tudi sistemi pri proizvodnji vozil, ki so pešcem oz. ranljivejšim udeležencem v prometu prijaznejši, saj večji del energije ob morebitnem trku ne prenesejo na pešca, ampak se porazdeli po pločevini. Poleg tega pešca sile odbijejo na stran vozila, tako da zmanjšajo možnost poškodovanja pešca po samem trku. Ti ukrepi so dokazano učinkoviti pri trkih s hitrostjo do 50 km/h, pri višjih hitrostih pa ni razlik.

Omeniti velja tudi avtonomne zavorne sisteme, inteligentne tehnologije vozil in zvočna opozorila pri tovornih vozilih in avtobusih. Vse naštetu je del varnostnih sistemov sodobnih vozil, ki izboljšuje varnost pešcev.

Alkoholiziranost pešcev

Alkoholizirani pešci so v letu 2015 povzročili 9 prometnih nesreč, v katerih je umrl 1 pešec, 2 sta bila hudo telesno poškodovana, 4 pa lažje telesno poškodovani. V letošnjem letu je izrazitejša **problematika alkoholiziranosti** med umrliimi pešci, kjer je bila pri štirih ugotovljena visoka stopnja alkohola v krvi.

4. VARNOST PEŠCEV v letu 2015

Potrebno je poudariti, da je v letošnjem letu že presežen zastavljen cilj sprejetega nacionalnega programa. V zvezi s tem imamo v mesecu septembru (2016) **17 mrtvih pešcev**, kritična meja pa predvideva max. število 16.

Pomemben del varnosti pešcev predstavlja tudi **nadzor s strani Policije in mestnih oz. občinskih redarstev**, ki spremljajo pravilno ravnanje voznikov kot tudi pešcev.

Javna agencija RS za varnost prometa je konec leta 2015 medresorsko uskladila **smernice za šolske poti**, ki so ki so koristen in uporaben pripomoček osnovnim šolam in lokalnim skupnostim za sistemsko in učinkovito izvajanje ukrepov za večjo varnost otrok na šolskih poteh. Smernice med drugim pojasnjujejo področne naloge pristojnih inštitucij – osnovnih šol za pripravo načrtov šolskih poti, lokalnih svetov za preventivo za presojo ogroženosti otrok na poti v šolo in lokalnih skupnosti, ki urejajo prometno infrastrukturo ter izvajajo šolske prevoze.

AVP v zvezi s tem izvaja **regijska usposabljanja** za predstavnike šol, lokalnih skupnosti in policije. Na ta način smo do začetka nacionalne akcije »Pešec« usposobili preko 1000 udeležencev omenjenih usposabljanj. Na ta način se krepi sistem in organizacija preventive na lokalnih ravneh, izboljšuje prometna infrastruktura ter sistemsko zagotavlja šolski prevoz.

5. MEDIJSKE AKTIVNOSTI

Javna agencija RS za varnost prometa ima pripravljeno medijsko kampanjo, katere cilj je doseganje opaznosti in prepoznavnosti preko zavedanja tveganja pešcev in voznikov v prometu.

Skladno s predlogom Obdobnega načrta bodo ključne naloge v letu 2016:

- obvestilo in poziv občinskim SPV za izvedbo aktivnosti za večjo varnost pešcev,
- spodbujanje primerov dobre prakse za zagotavljanje večje varnosti pešcev,
- izvajanje preventivnih dogodkov na temo varnosti pešcev in snemanje TV spota,
- delavnice za starejše udeležencev v cestnem prometu v sodelovanju z upokojenskimi društvi,
- žrebanje in podelitev nagrad za učence in stare starše, ki so izvajali aktivnosti Bodi previden,
- posebej obravnavano področje varnih šolskih poti, kot eno izmed ključnih ukrepov za večjo varnost otrok (sistemsko zagotavljanje varnosti na šolskih poteh).

Ključna sporočila in medijska strategija:

- usmerjenost na ciljne skupine:
 - pešci, predvsem starejši;
 - vozniki
- glavna sporočila oz. problematika:
 - uporaba odsevnikov pri pešcih
 - starejši pešci posebej ogrožena skupina
 - upoštevanje pravil hoje in prečkanja (označeni prehodi za pešce, zelena luč na semaforju)
 - znižanje hitrosti vožnje v naseljih, dosledno v bližini šol, vrtcev, cerkev, nakupovalnih središč
 - izvajanje infrastrukturnih ukrepov za večjo varnost pešcev
 - odstopanje prednosti pešcem pred označenimi prehodi za pešce

Ob pričetku akcije Pešec bomo na Javni agenciji RS za varnost prometa – Sektorju za preventivo in vzgojo v cestnem prometu organizirali večji medijski preventivni dogodek in sicer bodo 6. oktobra 2016 po številnih lokalnih skupnostih opozarjali voznike na varnost pešcev na prehodih za pešce znotraj naselij, razdeljevali odsevne trakove pešcem in jih osveščali glede uporabe odsevnikov in ustreznega varnega ravnanja v prometu. Aktivnosti bodo na lokalni ravni izvedli občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, v sodelovanju s prostovoljci, z društvi upokojencev ter osnovnimi in srednjimi šolami ter tudi s Policijo in občinskimi redarstvi.

V času akcije bomo na Javni agenciji za varnost prometa z namenom seznanjanja širše javnosti izvedli tudi naslednje:

- priprava podrobnejše analize prometnih nesreč pešcev za lansko in letošnje leto,
- objava Natečaja Pešcem prijazna občina,
- preventivne aktivnosti v osnovnih šolah ter nagrajevanje sodelujočih, 30 najboljših oddelkov ter 1.000 starejših posameznikov z žrebanjem za praktično simbolično nagrado (odsevni trak)
- izvajanje preventivnih dogodkov in osveščanje javnosti s pomočjo demonstracijske naprave "Vidko",
- razdeljevanje odsevnih trakov in preventivne aktivnosti na lokalni ravni za večjo varnost pešcev v sodelovanju z občinskimi SPV in Policijo, redarstvi (terenske akcije z opozarjanjem pešcev, deljenjem odsevnikov itd.),
- sodelovanje z nevladnimi organizacijami, verskimi skupnostmi, tekaškimi društvi.

Prav tako so za medijske aktivnosti na voljo televizijski in radijski spoti, plakati in letaki.

6. ZAKLJUČEK

Javna agencija RS za varnost prometa bo kot nosilec akcije Pešec nadaljevala s preventivnimi aktivnostmi, ki so v preteklih letih prispevale k večji osveščenosti pešcev in voznikov, da morajo biti v jesenskem in zimskem obdobju še posebej previdni. Akcija **bodi previden** prispeva k pogostejši uporabi odsevih predmetov pri pešcih in bolj odgovornem ravnanju v cestnem prometu tako voznikov kot tudi pešcev.

mag. Igor Velov
direktor AVP