



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA NOTRANJE ZADEVE
POLICIJA
GENERALNA POLICIJSKA UPRAVA
UPRAVA UNIFORMIRANE POLICIJE
Štefanova ulica 2, 1501 LJUBLJANA
Telefon: 01 472 51 11, 432 51 25

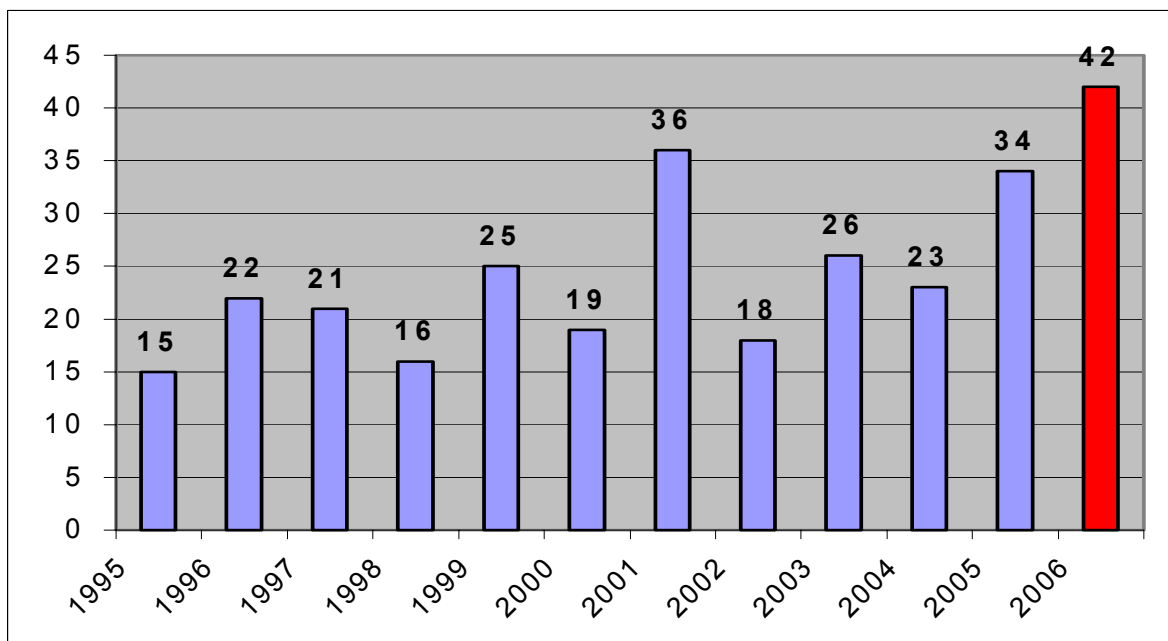
Šifra:

Datum: 20.04.2007

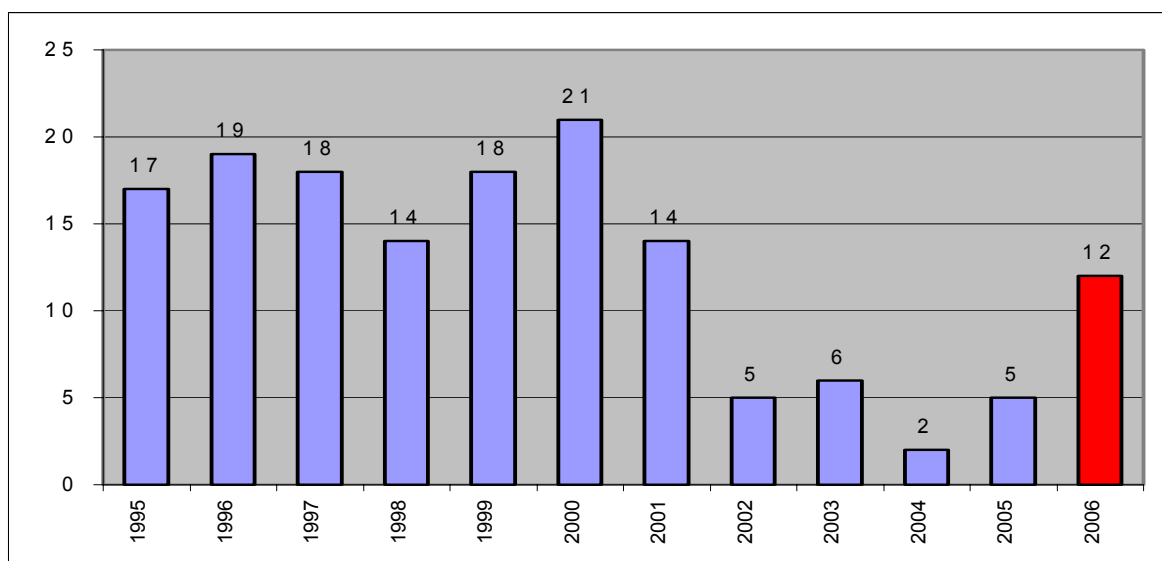
ZADEVA: PROBLEMATIKA ENOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL V LETU 2006

S prometnovarnostnega vidika leto 2006 ni bilo najbolj ugodno. V prometnih nesrečah oziroma za njihovimi posledicami je umrlo 262 ljudi ali 2 % več kot leta 2005. Kljub rahlemu poslabšanju prometne varnosti se je v primerjavi s preteklimi leti najbolj očitno poslabšala varnost voznikov motornih koles, saj je po številu umrlih voznikov motornih koles dosegla najslabše stanje v zadnjih dvanajstih letih.

Graf 1: Mrtvi vozniki motornih koles po letih



Graf 2: Število mrtvih voznikov koles z motorjem po letih



Stanje se je poslabšalo tudi med vozniki koles z motorjem, saj jih je lani umrlo 12, leto prej pa 5.

Tabela 1: Posledice prometnih nesreč med vozniki MK

		<i>Udeleženci</i>			<i>Povzročitelji</i>		
		mrtvi	HTP	LTP	mrtvi	HTP	LTP
vsi skupaj	2005	257	1.295	13.424	139	645	4.486
	2006	262	1.220	14.855	151	613	4.652
vozniki MK	2005	34	191	401	25	125	213
	2006	42	175	475	32	121	266
delež MK od vseh	2005	13,2%	14,7%	3,0%	18,0%	19,4%	4,7%
	2006	16,0%	14,3%	3,2%	21,2%	19,7%	5,7%

V primerjavi z letom 2005 je predvsem zaskrbljujoče dejstvo, da se je povečal delež umrlih voznikov motornih koles (za 24 %) in da se je glede na skupno število mrtvih delež mrtvih motoristov povečal na 16 %.

Tabela 2: Posledice prometnih nesreč med vozniki KZM

		<i>Udeleženci</i>			<i>Povzročitelji</i>		
		mrtvi	HTP	LTP	mrtvi	HTP	LTP
vsi skupaj	2005	257	1295	13424	139	645	4486
	2006	262	1220	14855	151	613	4652
vozniki KZM	2005	5	104	462	2	74	295
	2006	12	82	455	9	60	278
delež KZM od vseh	2005	1,95%	8,03%	3,44%	1,44%	11,47%	6,58%
	2006	4,58%	6,72%	3,06%	5,96%	9,79%	5,98%

Zaskrbljujoče je tudi dejstvo, da se je število smrtnih žrtev med vozniki koles z motorjem v enem letu podvojilo (12 v letu 2006; 5 v letu 2005) in da se je delež mrtvih voznikov koles z motorjem glede na skupno število povečal na 4,58 % (leta 2005 1,44 %). Gledano v celoti to pomeni, da je bila vsaka peta smrtna žrtev v lanskem letu voznik enoslednega motornega vozila.

Tabela 3: Starostne skupine voznikov motornih koles, udeleženih 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
16 do 18	2005	75	2	10	44	36	1	6	21
	2006	75	1	6	56	55	1	3	42
18 do 24	2005	149	8	35	64	108	7	23	41
	2006	161	7	33	83	96	5	28	41
24 do 34	2005	307	16	62	151	179	10	44	82
	2006	308	19	48	175	199	14	33	108
34 do 44	2005	154	2	42	78	86	2	28	40
	2006	189	9	50	86	103	9	31	39
44 do 54	2005	99	6	26	38	44	5	10	17
	2006	111	6	22	47	63	3	14	24
54 do 64	2005	39	0	9	18	21	0	8	9
	2006	41	0	10	20	17	0	7	6
64 in več	2005	18	0	6	6	13	0	5	2
	2006	18	0	4	5	13	0	3	4

Med udeleženci in povzročitelji med vozniki motornih koles po številčnosti izstopa starostna skupina od 24 do 34 let, kjer obravnavamo tudi najhujše posledice. Izstopati pa je začela tudi starostna skupina od 34 do 44 let, v kateri smo obravnavali največji porast med mrtvimi vozniki motornih koles.

Med udeleženci in povzročitelji po številčnosti med vozniki koles z motorjem izstopata starostni skupini od 14 do 16 let in od 16 do 18 let, medtem ko so posledice med vsemi udeleženci dokaj enakomerno porazdeljene. Starost voznikov koles z motorjem, udeleženih v prometnih nesrečah, jasno kaže pomen kolesa z motorjem kot prevoznega sredstva. Med mlajšo populacijo je namreč lahko dostopen in edino zakonsko dosegljiv, kasneje pa služi kot prevoz na krajših razdaljah ali pa se pojavlja kot edino prevozno sredstvo.

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

	2005		2006	
		delež		delež
<i>nepravilna stran smer vožnje</i>	84	10,11%	98	11,01%
<i>nepravilno prehitevanje</i>	70	8,42%	79	8,88%
<i>neprilagojena hitrost</i>	292	35,14%	278	31,24%
<i>neupoštevanje pravil o prednosti</i>	210	25,27%	196	22,02%
<i>neustrezna varnostna razdalja</i>	42	5,05%	58	6,52%
<i>premiki z vozilom</i>	70	8,42%	91	10,22%
<i>ostalo</i>	63	7,58%	90	10,11%

V letu 2006 je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 909 voznikov motornih koles ali 7 % več kot leta 2005, za kar 12 % več pa je bilo med njimi povzročiteljev prometnih nesreč. Najpogostejši vzrok tovrstnih prometnih nesreč je bila neprilagojena hitrost.

Tabela 5: Število registriranih motornih koles po policijskih upravah

<i>Policijska uprava</i>	<i>na dan 31.12.2004</i>	<i>na dan 31.12.2005</i>	<i>na dan 31.12.2006</i>
	Skupaj	Skupaj	Skupaj
<i>Slovenija</i>	11.665	14.968	17.066
<i>PU Celje</i>	1.480	1.853	1.915
<i>PU Krško</i>	454	575	604
<i>PU Nova Gorica</i>	1.000	1.323	1.673
<i>PU Koper</i>	1.307	1.669	1.821
<i>PU Postojna</i>	338	456	399
<i>PU Kranj</i>	1.063	1.373	1.428
<i>PU Ljubljana</i>	2.873	3.679	4.133
<i>PU Maribor</i>	1.725	2.107	2.571
<i>PU Slovenj Gradec</i>	266	381	626
<i>PU Murska Sobota</i>	706	912	1.128
<i>PU Novo mesto</i>	453	640	768

Motornih koles je na slovenskih cestah čedalje več, kar je razvidno iz gornje tabele (tabela št. 5).

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

	leto	skupaj	smrtni izid	HTP	LTP
Skupaj	2005	490	26	135	237
	2006	551	38	127	286
do 1 leta	2005	65	0	14	37
	2006	77	5	20	47
1 leto	2005	42	3	15	15
	2006	44	1	10	25
2 leti	2005	43	2	12	18
	2006	35	2	7	17
3 leta	2005	20	3	5	10
	2006	33	1	7	19
4 leta	2005	25	2	6	14
	2006	30	2	12	10
5 let	2005	18	1	4	11
	2006	24	0	3	17
6 do 10 let	2005	62	2	20	26
	2006	60	7	12	33
10 do 20 let	2005	82	4	25	40
	2006	68	5	12	36
20 do 30 let	2005	38	4	7	22
	2006	44	2	10	21
30 in več let	2005	31	1	11	13
	2006	44	1	10	17
Ni podatka	2005	64	3	16	31
	2006	95	13	23	44

Vozniške izkušnje so temeljni pogoj za varnost voznikov motornih koles. To nam potrjuje tudi zgornja tabela, saj lahko iz nje razberemo, da ima voznik motornega kolesa – povzročitelj vozniško dovoljenje v 14 % manj kot leto dni. Kot udeleženci v prometu so najbolj varni tisti vozniki motornih koles, ki imajo vozniško dovoljenje več let. Ugotovimo lahko tudi, da po petletnem voznškem stažu vozniki motornih koles postanejo »bolj samozavestni«, zaradi česar tudi več tvegajo.

Smrtne žrtve prometnih nesreč so praviloma med vozniki koles z motorjem, ki imajo vozniško dovoljenje bodisi zelo kratek čas (do 2 leti) bodisi dlje časa (10 - 30 let). Vsekakor so pri teh voznikih vprašljive njihove izkušnje, psihofizično stanje ipd.

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

	leto	vsi povzročitelji	alkoholiziranih povzročiteljev	delež %	povprečna ‰
skupaj	2005	490	48	9,80%	1,29
	2006	551	72	13,07%	1,20
smrtni izid	2005	26	7	26,92%	1,55
	2006	38	13	34,21%	1,20
HTP	2005	135	10	7,41%	1,13
	2006	127	19	14,96%	1,15
LTP	2005	237	21	8,86%	1,36
	2006	286	28	9,79%	1,26

Vozniki motornih koles – povzročitelji v smislu vožnje pod vplivom alkohola ne predstavljajo tako velikega deleža kot vozniki koles z motorjem, pa vendarle sta zaskrblijujoča podatka o 13,07 % alkoholiziranih povzročiteljev v letu 2006 in še posebej o njihovi povprečno izmerjeni koncentraciji 1,20 ‰, zaskrblijujoče je tudi stanje zaradi alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom (34,21 %).

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

	leto	vsi povzročitelji	alkoholiziranih povzročiteljev	delež %	povprečna ‰
skupaj	2005	505	105	20,79%	1,43
	2006	513	101	19,69%	1,55
smrtni izid	2005	2	1	50,00%	1,13
	2006	9	3	33,33%	1,75
HTP	2005	79	25	31,65%	1,48
	2006	67	18	26,87%	1,34
LTP	2005	310	64	20,65%	1,46
	2006	296	63	21,28%	1,66

Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč med vozniki koles z motorjem je visok, saj je vsak peti povzročitelj prometne nesreče s kolesom z motorjem pod vplivom alkohola. V primerjavi s preteklimi leti se ta delež bistveno ne spreminja. Pri tem ugotavljamo, da se je povprečna stopnja alkoholiziranosti povečala in še vedno ostaja zelo visoka. To potrjuje dejstvo, da je kolo z motorjem najpogosteje prevozno sredstvo na krajših razdaljah (od lokala do lokala, iz lokala domov ipd.)

Tabela 9: Alkohol kot sovzrok med povzročitelji PN – vozniki MK

vzrok	2005		2006	
	število	delež	število	delež
nepravilna stran/smer vožnje	9	18,75%	17	23,61%
nepravilno prehitevanje	3	6,25%	5	6,94%
neprilagojena hitrost	29	60,42%	37	51,39%
neupoštevanje pravil o prednosti	5	10,42%	2	2,78%
ostalo	2	4,17%	10	13,89%

Alkohol se kot sovzrok prometnih nesreč med povzročitelji največkrat pojavlja pri neprilagojeni hitrosti in nepravilni strani in smeri vožnje.

Tabela 7: 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	672	42	175	475
ponedeljek	2005	3	64	3	16	43
	2006	6	87	3	28	57
torek	2005	4	58	4	17	37
	2006	8	64	8	13	49
sreda	2005	6	80	6	18	57
	2006	4	75	4	18	56
četrtek	2005	1	83	1	28	55
	2006	5	88	5	17	70
petek	2005	7	93	7	32	55
	2006	6	116	5	33	76
sobota	2005	9	135	8	42	88
	2006	13	128	10	34	87
nedelja	2005	5	111	5	38	66
	2006	8	114	7	32	80

Število prometnih nesreč ter teža njihovih posledic sta najslabši čez vikend, ko so na cestah poleg ostalih udeležencev predvsem vozniki motornih koles.

Tabela 8: 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	672	42	175	475
avtocesta	2005	2	6	2	1	5
	2006	1	9	1	2	7
glavna cesta	2005	5	108	5	30	69
	2006	12	109	11	35	65
hitra cesta	2005	0	8	0	3	3
	2006	0	4	0	2	2
lokalna cesta	2005	4	38	4	13	20
	2006	1	42	1	15	24
naselje brez ul. sistema	2005	3	86	3	23	58
	2006	3	97	2	18	75
naselje z ul. sistemom	2005	9	191	9	44	138
	2006	11	198	7	36	160
regionalna cesta	2005	12	179	11	75	103
	2006	22	205	20	66	136
turistična cesta	2005	0	8	0	2	5
	2006	0	8	0	1	6

Za voznike motornih koles so najbolj nevarne regionalne in glavne ceste ter naselja. 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.

Tabela 9: 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	672	42	175	475
00:00 do 02:59	2005	0	6	0	2	4
	2006	1	14	0	3	12
03:00 do 05:59	2005	2	3	2	2	1
	2006	0	9	0	4	4
06:00 do 08:59	2005	1	27	1	7	19
	2006	1	35	1	7	27
09:00 do 11:59	2005	4	68	4	21	45
	2006	8	87	6	21	60
12:00 do 14:59	2005	5	113	5	26	81
	2006	6	132	6	29	97
15:00 do	2005	9	192	8	73	102

17:59	2006	15	196	12	52	139
18:00 do 20:59	2005	12	165	12	51	112
	2006	14	159	13	49	107
21:00 do 23:59	2005	2	50	2	9	37
	2006	5	40	4	10	29

Najbolj nevarni so popoldnevi in večeri, torej predvsem takrat, ko »avtomobilisti« po službi, družinskem izletu ipd. zamenjajo vozilo.

Vse navedeno dokazuje, da potrebuje ta kategorija udeležencev v prometu posebno pozornost. Pri tem ne mislimo zgolj na nadzorstveno funkcijo policije, temveč tudi na druge dejavnosti, ki lahko pomagajo izboljšati stanje na tem področju (izpopolnjevanje). Vozniki namreč nimajo dovolj znanja in izkušenj za vožnjo motornih koles in koles z motorjem, kar se izkaže še posebej takrat, ko je v nevarnih situacijah potrebno reagirati hitro in pravilno. Na prisotnost teh udeležencev v cestnem prometu in pravilen odnos do njih pa je potrebno opozoriti tudi vse ostale voznike.

Uprava uniformirane policije, Sektor prometne policije