

# bodi previden

PROGRAM AKTIVNOSTI  
3.– 14. februar 2014



 Vozimo pametno!

---

## 1. UVOD

---

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu skupaj z Ministrstvom za izobraževanje, znanost in šport in Zavodom RS za šolstvo, s Policijo, šolami in vrtci, občinskimi sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in drugimi partnerji (Skupnost občin, Združenje občin, Zveza društev upokojencev, Avto moto zvezo Slovenije, Zvezo šoferjev in avtomehanicov, Slovenska Karitas ter drugimi nevladnimi organizacijami) že vrsto let opozarja na varnost pešcev.

V letu 2014 bo akcija za večjo varnost pešcev potekala v dveh delih, in sicer od 3. – 14. februarja ter od 1. – 14. oktobra 2014. 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, kot nosilec aktivnosti na področju varnosti pešcev je v Nacionalnem programu določena Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

## 2. CILJ

Glede na namen akcije in na podlagi analiz stanja ter nekaterih mednarodnih izsledkov 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**

Pešci so v dolgoročnem obdobju zagotovo med najbolj ogroženimi v cestnem prometu, saj je delež mrtvih pešcev na 100 poškodovanih med najvišjimi glede na druge skupine udeležencev. V zadnjih letih je problematično predvsem veliko število prometnih nesreč z udeležbo pešcev znotraj naselij, tudi pred oz. na prehodi za pešce. Zato mora biti zgornji cilj dodatno osredotočen na varnost pešcev v naseljih.

V letu 2013 je v prometnih nesrečah umrlo 20 pešcev, kar je 16 % vseh žrtev v letu 2013. Pešci tako še vedno ostajajo ena izmed najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu (takoj za vozniki in potniki v osebnih avtomobilih), med njimi pa so najbolj ogroženi pešci stari nad 65 let.

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

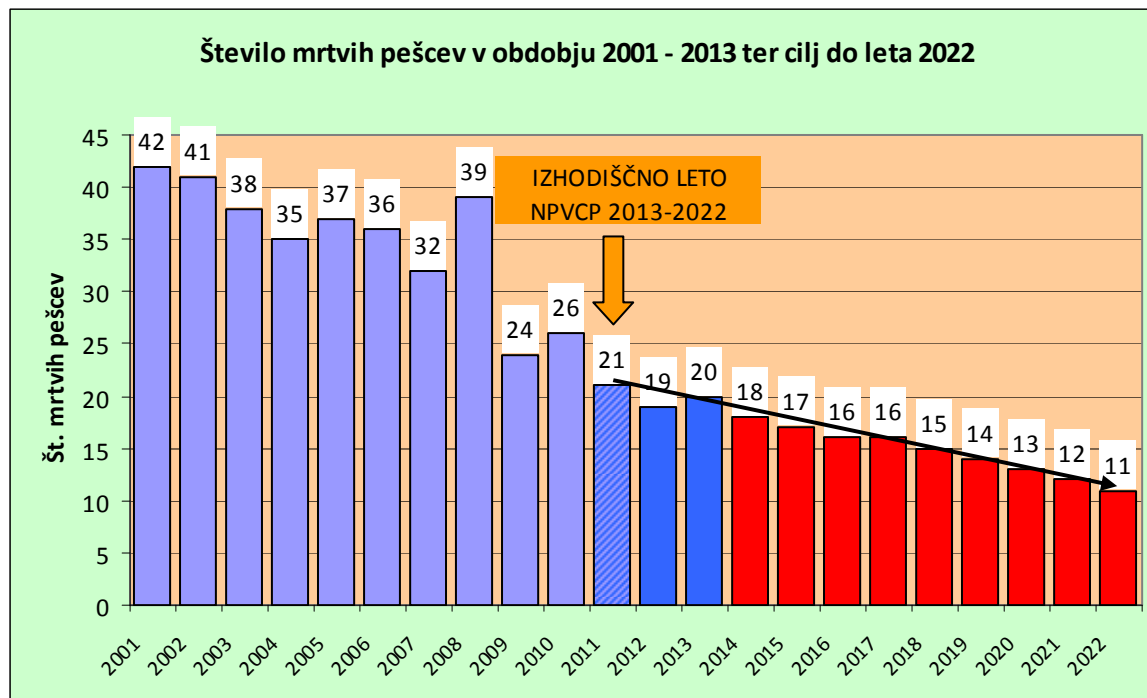
Večina nesreč, v katerih so udeleženi pešci se zgodi v temnem delu dneva, ponoči oz. ob zmanjšani vidljivosti. Zato je potrebno še vedno zagotoviti večjo vidnost pešcev, da jih bodo vozniki prej opazili in ustrezno ravnali.

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 pred označenimi prehodi 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, predvsem kjer so otroci, starejši in drugi ranljivejši udeleženci.

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

### 3. ANALIZA VARNOSTI PEŠCEV V LETU 2013

V okviru priprave novega Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa je bila pripravljena tudi podrobnejša analiza stanja varnosti pešcev.

**Ključne ugotovitve analize prometnih nesreč pešce v letu 2013 so:**

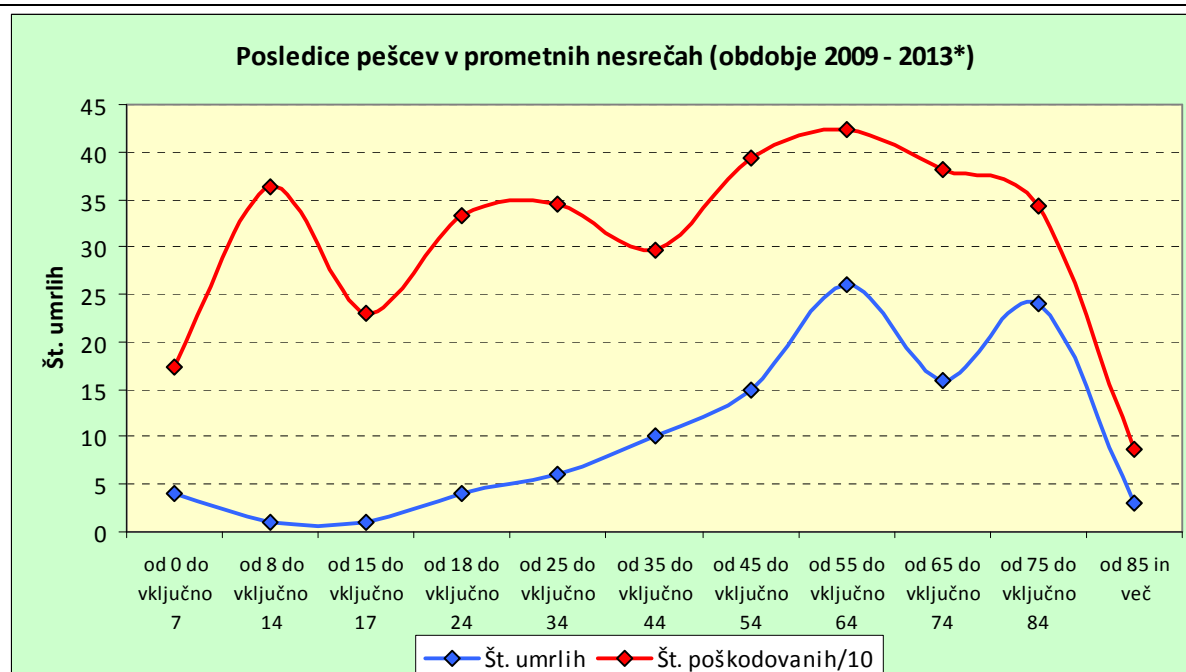
- pešci so v dolgoročnem obdobju še vedno med najbolj ogroženimi udeleženci v cestnem prometu (delež pešcev med vsemi žrtvami prometnih nesreč znaša 16 % v letu 2013)
- izstopa velik delež nesreč z udeležbo pešca pri prečkanju ceste, večinoma v bližini označenih prehodov za pešce znotraj naselja
- največ prometnih nesreč s smrtnim izidom pešcev se zgodi v temnem delu dneva, v jesensko zimskem obdobju leta (oktober - marec);
- nadpovprečno so ogroženi pešci v starostni skupini med 55 in 64 let ter starejši od 65;
- zaskrbljujoče je dejstvo dveh smrtnih žrtev med otroki v vlogi pešca, kar je absolutno nesprejemljivo; med poškodovanimi pešči prevladujejo otroci osnovnošolske starosti 7 do 14 let ter mladi.
- Nekaj prometnih nesreč pešcev na AC, kjer ne gre za klasične pešce, ampak voznike, ki so v primeru kritičnega dogodka neustrezno ravnali izven vozila (v letu 2013 je 5 od 20 umrlih pešcev umrlo na AC!!)

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 15,0 % (od leta 2001 pa do 2013 je od skupno 2.795 umrlih oseb umrlo 410 pešcev).

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

\* začasni podatki



Slika 2: Število mrtvih in poškodovanih pešcev po starostnih skupinah (za obdobje 2009-2013\*) – podatek za 2013 je začasen.

Glede na starostne skupine so najbolj ogroženi pešci v starosti nad 64 let, v večini moški, med poškodovanimi pa je tudi veliko otrok do 10. leta starosti ter najstnikov. Po statističnih podatkih se večina prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci, zgodi v zimskem in jesenskem času. Po dolgoletnih statistikah lahko sklepamo, da se večina nesreč pešcev s smrtnim izidom zgodi v temnem delu dneva, v letu 2011 je bilo razmerje dan/noč 7/14.

Glede na samo mikrolokacijo izstopajo predvsem nesreče na cestišču (66 %), sledijo križišča (12 %) ter na prehodih za pešce (9 %). Po podatkih po vzrokih prometnih nesreč z udeležbo pešcev izstopajo neupoštevanje pravil o prednosti (predvsem s strani vozil, 28 %), premiki z vozilom (npr. na parkiriščih, dvoriščih, delo z vozili) (19 %) ter nepravilnosti pešca (16 %) in neprilagojene hitrosti vozil (11 %). Med smrtnimi žrtvami so najpogostejši vzroki neprilagojena hitrost (31 %), nepravilnosti pešca (24 %) ter neupoštevanje pravil o prednosti (17 %) in nepravilno prehitevanje, medtem ko gre pri premikih vozil v večini primerov za lažje poškodbe.

Glede na regije izstopajo predvsem Osrednjeslovenska in Gorenjska, sledita jima Podravska in Jugovzhodna regija. Glede na mesece se največ prometnih nesreč pešcev zgodi v oktobru, novembru, decembru in januarju, 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, uporabi odsevnih predmetov ter tako povečajo svojo vidnost.

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 nižajo 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.

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.

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 povozitve pešca po samem trku. Ti ukrepi so dokazano učinkoviti pri trkih s hitrostjo do 50 km/h, pri višjih hitrostih pa ni razlik.

### Pešci v prometnih nesrečah – podrobnejša analiza

Število pešcev, ki so udeleženi v prometnih nesrečah, se na splošno zmanjšuje skozi leta zmanjšuje. V letu 2009 jih je bilo udeleženih 768 pešcev, v letu 2013 pa je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 603 pešcev, kar je 21 % manj.

posledice/leto	2009	2010	2011	2012	2013*
mrtvi	24	26	21	19	20
hudo telesno poškodovani	147	130	136	110	96
lahko telesno poškodovani	612	527	577	555	470

Tabela 2: število umrlih, hudo in lahko poškodovanih pešcev v letu 2007 do 2013 (\* - začasni podatek).

V letu 2013 je v prometnih nesrečah umrlo 20 pešcev, eden več kot v letu 2012 (-5 %). Hudo telesno se je poškodovalo 96 pešcev ali 13 % manj, lahko telesno pa 470 ali 15 % manj kot v letu 2012.

### Umrli pešci po starostnih skupinah in spolu

Tabela 3: umrli pešci po starostnih skupinah za obdobje 2009 do 2013 po letih.

starost	2009		2010		2011		2012		2013*	
	število	%	število	%	število	%	število	%	število	%
do 7 let	0	0	1	4,0	1	5,0	1	5,0	1	5,0
8 – 14	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5,0
14 – 17	0	0	0	0	0	0	1	5,0	0	0
18 - 24	0	0	0	0	1	5,0	0	0	3	15,0
25 - 34	0	0	3	12,0	2	10,0	0	0	1	5,0
35 - 44	2	8,0	2	8,0	4	19,0	1	5,0	1	5,0
45 - 54	4	17,0	1	4,0	3	14,0	2	11,0	4	20,0
55 - 64	5	21,0	7	27,0	3	14,0	11	58,0	1	5,0
nad 65 let	13	54,0	12	46,0	7	33,0	3	16,0	8	40,0
<b>SKUPAJ</b>	<b>24</b>	<b>100</b>	<b>26</b>	<b>100</b>	<b>21</b>	<b>100</b>	<b>19</b>	<b>100</b>	<b>20</b>	<b>100</b>

\* začasni neuradni podatki za leto 2013

Starejši pešci so pogoste 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 (oženje vidnega polja, kratkotrajen spomin, slabšanje sposobnosti za oceno hitrosti in oddaljenosti vozil), neustrezne barve oblačil, neuporabe odsevnih predmetov in nenazadnje tudi hoje pod vplivom alkohola. V preteklem letu je kot pešec umrl en otrok v starosti od 0 – 7 let ter en v starosti 8 -14 let.

Med umrlimi pešci v letu 2013 je bilo 12 moških (cca. 60 %) ter 8 žensk (cca. 40%).

### Umrli pešci po mesecih

Tabela 4: število umrlih pešcev v letih 2009 do 2013

mesec/leto	2009	2010	2011	2012	2013*
januar	4	1	0	2	4
februar	2	1	2	2	2
marec	1	5	1	1	3
april	3	3	2	0	0
maj	2	1	3	1	5
junij	1	1	0	1	0
julij	1	1	1	1	1
avgust	2	0	1	1	0
september	-	2	4	1	1
oktober	3	5	1	4	1
november	3	5	4	4	0
december	2	1	2	1	3
<b>skupaj</b>	<b>24</b>	<b>26</b>	<b>21</b>	<b>19</b>	<b>20</b>

\* začasni neuradni podatki za leto 2013

Glede na število umrlih pešcev v prometnih nesrečah po mesecih najbolj izstopajo zimski meseci in jesenska meseca. V teh mesecih je dan najkrajši oziroma je zaradi neugodnih vremenskih razmer (megla, dež, sneg) slabša vidljivost. Zavedamo se, da največ pešcev izgubi življenje v jesenskih oziroma zimskih mesecih, zato je treba v tem obdobju ukrepom za zagotovitev varne udeležbe pešcev v prometu nameniti večjo pozornost.

### Naselje/izven naselja (podatek v oklepaju se nanaša na leto 2012)

Glede na lokacijo v oz. izven naselja se je v letu 2013 zgodilo v naselju 537 (609) prometnih nesreč oz. 89 % (89 %), izven naselja pa 76 oz. 11 % (11 %) prometnih nesreč, v katerih so bili udeleženi pešci ne glede na teže posledice. Pri prometnih nesrečah s smrtnim izidom je to razmerje 68 % (63 %) v naselju, ter 32 % (37 %) izven naselja. Problematično je predvsem izredno veliko število prometnih nesreč z udeležbo pešcev znotraj naselij, tudi pred oz. na prehodih za pešce

### Alkoholiziranost pešcev (podatek v oklepaju se nanaša na leto 2012)

V letu 2013 so bili pešci pod vplivom alkohola udeleženi v 21 (34 v letu 2012) prometnih nesrečah, v katerih sta 2 (3) pešca umrla. V 5 (14) nesrečah oz. 24 % je bil pešec tudi povzročitelj prometne nesreče, v kateri je 1 (1) pešec tudi umrl. Skupno je bilo v preteklem letu huje ali lažje ranjenih 17 (13) pešcev, kjer je bil prisoten alkohol.

---

#### 4. PROGNOZA VARNOSTI PEŠCEV v letu 2014

V letu 2014 se na podlagi opravljenih analiz za zadnje 5 letno obdobje pričakuje, da v kolikor bi sledili trendu, bi v prometnih nesrečah lahko umrlo največ 17 pešcev, največ v temnem delu dneva v obdobju oktober – marec, največ v mesecih januarju in november. Na podlagi cilja, določenega v Nacionalnem programu varnosti cestnega prometa 2013 – 2022 v letu 2014 ne sme umreti več kot 18 pešcev.

#### 5. MEDIJSKI NAČRT IN AKTIVNOSTI

Javna agencija RS za varnost prometa je v letu 2012, z namenom, da doseže cilje preventivne akcije, pripravila širok splet medijske kampanje. Medijski cilj za preventivno akcijo je optimiziranje dosega medijske akcije ob hkratni graditvi frekvence v množičnih medijih. Glede na karakteristike ciljne skupine in učinkovitost medijev bo za oglaševanje uporabljen medijski splet, ki vključuje predvsem oglaševanje na televiziji, na radiu, zunanjem oglaševanju ter drugih oblikah oglaševanja.

V času akcije bomo na Javni agenciji za varnost prometa – Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu z namenom seznanjanja širše javnosti poleg medijske kampanje izvedli tudi naslednje:

- priprava in izvedba novinarske konference v prostorih AVP **3. februarja 2014**,
- priprava podrobnejše analize prometnih nesreč pešcev za lansko leto
- zaključek preventivnih aktivnosti v osnovnih šolah ter nagrajevanje sodelujočih, 50 najboljših oddelkov ter 1.000 starejših posameznikov z žrebanjem za praktično simbolično nagrado z odsevnim trakom
- preventivni dogodki in osveščanje javnosti s pomočjo demonstracijske naprave "Vidko",
- aktivnosti na lokalni ravni za večjo varnost pešcev v sodelovanju z občinskimi SPV (terenske akcije z opozarjanjem pešcev, deljenjem odsevnikov itd.) ter nevladnimi organizacijami
- izvedba spletne ankete glede varnosti pešcev v prometu
- priprava in izdaja strokovnega priročnika za vodenje aktivnosti za večjo varnost pešcev na lokalni ravni.
- Pismo županom glede varnosti pešcev na lokalnih cestah in v lokalnih okoljih ter potrebnih aktivnosti
- izvedba okrogle mize oz. strokovnega posveta na temo Varnost ranljivejših skupin udeležencev v prometu (tudi pešcev) – pravica in odgovornost vsakega posameznika (predvidoma april 2014)

Prav tako so za medijske aktivnosti na voljo televizijski in radijski spoti, plakati in letaki. Za podporo aktivnostim na terenu pa manjša količina odsevnih trakov, cca. 3.000.



## 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, večja pozornost bo namenjena delu v najbolj ogroženih občinah in regijah in predvsem delu na terenu od preventivnih aktivnosti, infrastrukturnih ukrepov, do nadzora. Akcija **bodi previden** prispeva k pogostejši uporabi odsevih predmetov pri pešcih ter tako poveča njihovo varnost, saj jih vozniki lahko hitreje opazijo in zato tudi ustrezneje ukrepajo. Z akcijo želimo opozoriti javnost na problematiko prometne varnosti pešcev, ki so ena izmed najbolj ogroženih skupin, predvsem starejši prebivalci in otroci. Hkrati želimo z nadzorom hitrosti v naseljih opozoriti voznike, da s svojim ravnanjem pomembno prispevajo k večji varnosti pešcev. Pri izvajanju akcije vseh sodelujočih ne smemo pozabiti na izvor pozitivne misli, ki izhaja iz osnovne filozofije **Vizije nič**.

Pripravila:  
Mateja Markl  
Vodja Sveta za preventivo  
in vzgojo v cestnem prometu

Mag. Igor Velov  
v.d. direktorja AVP

Priloga:  
▪ Seznam ukrepov pri preventivni akciji PEŠEC