



JAVNA AGENCIJA
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARNOST PROMETA

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

Trdinova ulica 8
1000 Ljubljana
Slovenija
telefon: 01 400 88 70
telefaks: 01 400 88 75
www.avp-gov.si

PROGRAM PREVENTIVNE AKCIJE PEŠEC

10. – 31. januar 2011

bodi
previden

POVZETEK

Akcija **bodi previden** je ena izmed akcij za uresničevanje nacionalnega programa varnosti cestnega prometa in je glede na ogroženost pešcev v jesenskih in zimskih mesecih razdeljena na meseca oktober in januar. Prvi del akcije **bodi previden**, je potekal od 1. do 22. oktobra 2010, drugi del pa v januarju od 10. do 31. januarja 2011.

V jesenskem času smo preventivna gradiva prenovili, slogan akcije **bodi previden** pa ostaja enak, saj nazorno opozarja, da mora biti pešec na cesti viden in previden. V sedanji akciji se strategija podpornega dela na lokalni ravni nadaljuje, saj je veliko več pozornosti namenjene delu v lokalnih okoljih in zagotavljanju odsevnih predmetov (trakov, kresničk in nalepk) za delo v najbolj ogroženih regijah. Predvsem z dodatnimi 20.000 odsevnimi trakovi, ki so zelo atraktivni in iskani v javnosti, AVP-SPV zagotavlja lokalnim skupnostim možnosti, da v svojem okolju opremijo vse, ki so zvečer dejansko ogroženi kot pešci v cestnem prometu. Namen AVP je, da v izbranih okoljih zagotovi toliko odsevnih trakov kot jih je potrebno, da so vsi pešci ustrezno opremljeni. Prednost bodo imele regije, kjer je ogroženost pešcev še posebej izstopajoča, in kjer bodo s skupno akcijo zagotovili pokritost večjega območja ali cele regije.

Akcija temelji na:

- osveščanju voznikov in pešcev, da morajo biti v jesenskih in zimskih mesecih na cesti še posebej previdni in vidni - **bodi previden**
- na tehničnih ukrepih za večjo varnost pešcev na državnih in lokalnih cestah
- na načrtnem izobraževalnem in vzgojnem delu v vrtcih in šolah
- na delu lokalnih skupnosti in delu prostovoljcev organizacij civilne družbe
- na nadzoru ravnanja voznikov in pešcev

Akcijo **bodi previden** so s svojim delom in dodatnimi ukrepi podprli: Ministrstvo za promet, Ministrstvo za šolstvo in šport, Zavod RS za šolstvo, Ministrstvo za notranje zadeve - Policija, Ministrstvo za zdravje, občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, AMZS, Rdeči križ Slovenije, Zveza združenj šoferjev in avtomehanikov Slovenije ter Zavod Varna pot.

I. UVOD

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu skupaj z Ministrstvom za šolstvo in šport in Zavodom RS za šolstvo, s Policijo, šolami in vrtci, občinskimi sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in drugimi partnerji (Avto moto zvezo Slovenije, Zvezo šoferjev in avtomehanicov) že vrsto let opozarja, da je v cestnem prometu vidnost pešcev - njihova varnost. Z akcijami, medijskimi kampanjami, represivnimi in ne nazadnje s tehničnimi ukrepi je Slovenija dosegla bistveno izboljšanje varnosti pešcev.

Tako v vsebini Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007 - 2011 (Ur. l. RS, št. 2/2007) med ukrepi za doseganje ciljev zasledimo tudi vrsto predlaganih dejavnosti na področju varnosti pešcev. Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letih 2010 in 2011, ki ga je sprejela Vlada RS na svoji seji 31. decembra 2009, predvideva dve izvedbi aktivnosti:

- od 1. do 22. oktobra 2010 in
- od 11. do 31. januarja 2011

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 obdobjem načrtu določena Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Akcija tako poteka skozi celotno obdobje od oktobra do februarja, **drugi del akcije**, ki pomeni vsebinsko nadaljevanje akcije iz prejšnjega leta, bo tako potekal **od 10. do 31. januarja 2011**, saj nam statistični podatki kažejo, da je ogroženost pešcev v mesecih od oktobra do februarja še vedno relativno visoka, ko je slabša vidljivost in se mrak oziroma noč začneta že zgodaj zvečer, ko je zunaj še veliko ljudi. V akciji sodelujejo Ministrstvo za šolstvo in šport, Zavod RS za šolstvo, Policija, osnovne šole in vrtci, občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Slovenska Karitas, Rdeči križ Slovenije, Zveza združenj šoferjev in avtomehanicov Slovenije, Avto moto društva in različne ostale organizacije in društva.

Akcija je tudi ena izmed temeljnih prizadevanj AVP - SPV v okviru Evropske listine o varnosti v cestnem prometu, s sloganom: 25.000 življenj, Rešimo jih!

II. CILJI

Glede na namen akcije in na podlagi analiz stanja ter nekaterih mednarodnih izsledkov sta 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. Delež mrtvih je več kot dvakrat višji kot pri voznikih osebnih avtomobilov in kolesarjih.

V letu 2009 se je število mrtvih pešcev nekoliko zmanjšalo, delež pešcev med vsemi smrtnimi žrtvami prometnih nesreč pa ostaja še vedno relativno visok (skoraj 14 %).

Pešci tako še vedno ostajajo ena izmed najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu (takoj za vozniki in potniki v osebnih avtomobilih). Še vedno pa ostajajo najbolj ogroženi pešci stari nad 65 let.

2. POVEČANJE UPORABE ODSEVNIH TELES PEŠCEV, ŠE POSEBEJ PRI OTROCIH IN STAREJŠIH

Večina nesreč, ki jih povzročijo starejši pešci s svojimi napakami, so posledica slabšanja psihofizičnih sposobnosti človeka, neustrezne barve oblačil ter neuporabe odsevnih izdelkov. Ugotovljeno je, da se še vedno večina nesreč pripeti v temnem delu dneva, zaradi česar je potrebno nadaljevati s preventivnimi in izobraževalnimi aktivnostmi, ki svetujejo uporabo odsevnih predmetov.

Ukrepi za večjo varnost pešcev obsegajo infrastrukturne ukrepe z urejanjem površin namenjenih pešcem, kot ukrepe za zniževanje in umirjanje hitrosti vozil v naseljih, predvsem kjer so otroci, starejši in drugi šibkejši 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.

III. MEDIJSKE IN PREVENTIVNE AKTIVNOSTI

V akciji **bodi preViden**, ki bo potekala od **10. januarja do 31. januarja 2011**, bodo potekale načrtovane naslednje aktivnosti:

- Dokončanje aktivnosti po osnovnih šolah, ko otroci četrtilh razredov OŠ pošiljajo pisma s preventivno vsebino o varnem ravnanju pešcev in nujni uporabi odsevnih teles svojim starim staršem. V ta namen smo zagotovili preventivna gradiva (plakate, letake, razglednice, kuverte, pisemski papir)
- Ponovitev medijske kampanje v klasičnih in alternativnih medijih in vsa preventivna gradiva, ki jih za svoje delo uporabljajo občinski sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu na lokalni ravni (TV spot, radijska spota, preostali plakati, letaki, kresničke, odsevni trakovi)
- Na lokalni ravni dodatno razdeljevanje odsevnih trakov ter nato preverjanje in spremljanje uporabe odsevnih predmetov, ki so jih razdelili kot preventivna gradiva, in opozarjanje na terenu v pogojih slabše vidljivosti ter s poudarkom na cestah, kjer ni urejenih varnih površin za pešce
- Izvedba posebnih dogodkov v lokalnih okoljih s praktičnim prikazom z demonstracijskim rekvizitom Vidkom, kjer predstavljamo učinkovitost in nujnost uporabe odsevnih predmetov med hojo po cesti v pogojih slabše vidljivosti (mraku, ponoči, megli itd.) v sodelovanju z občinskimi SPV
- Priprava in posredovanje informacije javnim občilom
- Priprava in objava informacije na spletnih straneh www.vozimo-pametno.si ter spletnih straneh AVP www.avp-rs.si
- Obvestilo in povabilo k sodelovanju v dodatnih aktivnostih vsem sodelujočim v akciji in občinskim svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu



Plakat Bodi preViden



Letak Bodi preViden



Bodi viden - Vidko znotraj



Demonstracijski rekvizit Vidko

Slika. Prikaz nekaterih gradiv in demonstracijskega rekvizita Vidka.

TV in radijski spot

Pomen uporabe odsevnih predmetov in upoštevanje temeljnih pravil za večjo varnost pešcev nazorno predstavlja TV in radijski spot **bodi preViden**. Za medijsko kampanjo so bila v jesenskem delu akcije pripravljena naslednja medijska sredstva:

- Plakati
- Letaki
- TV spot
- Radijski spot (3 različice)
- Gigant plakat
- Spletni banner
- MMS sporočilo

V času akcije bo potekala ponovitev in osvežitev sporočila **bodi preViden** z medijsko kampanjo preko nacionalne televizije RTV Slovenija, POP TV, Kanala A ter TV 3, radijskih postaj ter spletnega oglaševanja.

Vsi spoti in druga gradiva so na voljo tudi na domači spletni strani aktivnosti Vozimo pametno: www.vozimo-pametno.si.

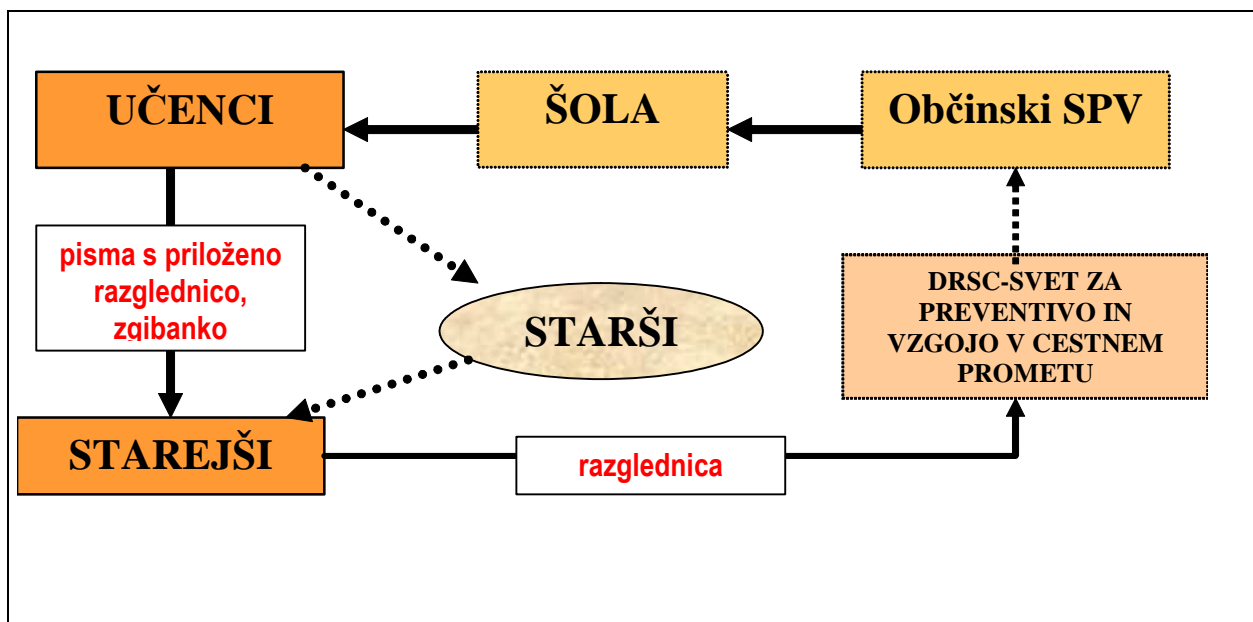
Demonstracijski rekvizit "VIDKO"

Gre za napihljiv prenosni šotor, v katerem na jasn in preprost način vsak udeleženec lahko preveri uporabno vrednost odsevnih teles v temačnem prostoru. Vsebina predstavljenega je prenos TV spota v realno stanje. "Vidko" bo skupaj z našimi ostalimi demonstracijskimi napravami sestavni del preventivnih prireditev. V času akcije se nadaljujejo preventivne aktivnosti na lokalni ravni z

demonstracijo nujnosti uporabe odsevnih predmetov. Poudarek na prireditvah je namenjen predvsem starejšim pešcem, ki so najbolj ogroženi v prometu.

Zaključek preventivne akcije v osnovnih šolah

Do 10. januarja 2011 potekajo tudi aktivnosti po šolah, v katere so vključeni učenci, učitelji, starši ter stari starši. Ob koncu akcije bomo izmed vseh dobljenih razglednic izžrebali 1000 starejših posameznikov (babice in dedki), ki jim bomo poslali odsevni trak. Prav tako bomo nagradili učence 50 najboljših oddelkov, preko katerih smo prejeli največje število razglednic, z odsevnimi trakovi za vse učence v oddelku. Simbolične nagradice bomo posredovali do konca januarja 2011, da jih bodo lahko še letos uporabili za svojo večjo varnost.



SLIKA. Shematičen prikaz poteka akcije BODI preVIDEN.

Spremljanje uporabe odsevnih trakov, ki so bili razdeljeni na lokalni ravni

V času akcije v preteklih mesecih so občinski SPV in druge organizacije, ki so se odzvali in aktivno vključili v akcijo, dodatno razdelili skupno 20.000 odsevnih trakov, predvsem starejšim pešcem, ki so neposredno ogroženi v prometni situaciji, t.j. pešcem, ki hodijo v mraku ali ponoči, na lokacijah, kjer ni varnih površin za pešce in javne razsvetljave itd.

V občinah, ki so se odločile sodelovati v tem delu akcije, se bo spremljalo sedanje stanje uporabe odsevnih predmetov na določenih lokacijah, kjer so se v preteklih mesecih brezplačno delili odsevni trakovi. S spremljanjem akcije po koncu bi radi ovrednotili doseganje ciljev akcije na lokalni ravni.

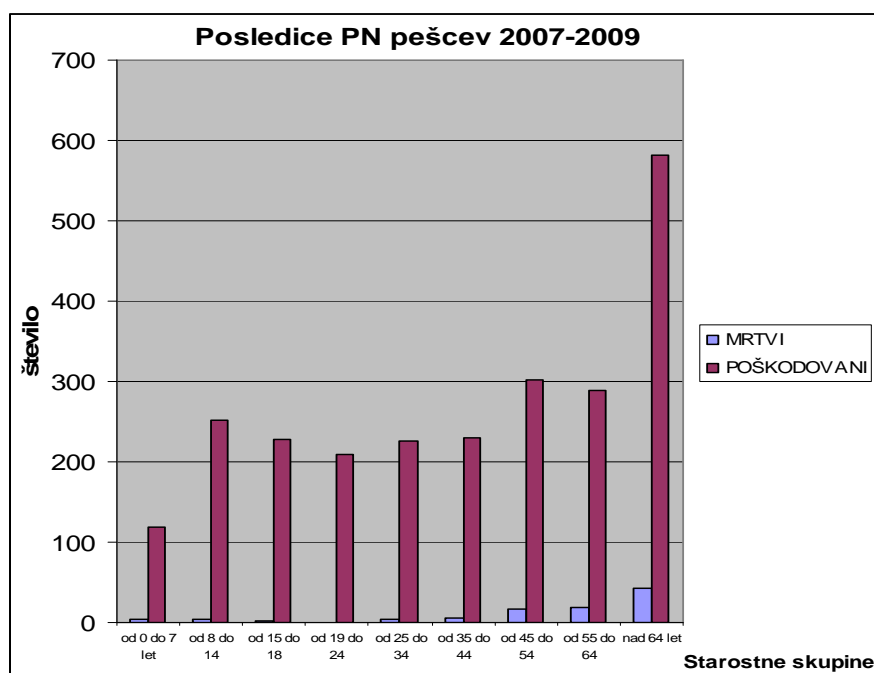
IV. ANALIZA STANJA VARNOSTI PEŠCEV V CESTNEM PROMETU ZA LETO 2009 IN PRIMERJAVA

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

Pešci so ena izmed najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu, saj spadajo med šibkejše udeležence. Po statističnih podatkih je delež udeležnosti pešcev v prometnih nesrečah v povprečju 15,3 % (v desetih letih je od skupno 2.912 umrlih oseb bilo 447 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
1999	334	61	18,3
2000	315	61	19,4
2001	278	42	15,1
2002	269	41	15,2
2003	242	38	15,7
2004	274	35	12,7
2005	257	37	14,4
2006	262	36	13,7
2007	294	33	11,2
2008	214	39	18,2
2009	173	24	13,8



Slika 1: Število mrtvih in poškodovanih pešcev po starostnih skupinah (za obdobje 2007-2009).

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 (februarja 16 %, januarja in oktobra 13 % nesreč pešcev).

Glede na samo mikrolokacijo izstopajo predvsem nesreče na cestišču (70 %), sledijo križišča (13,4 %) ter na prehodih za pešce (8,7 % od skupno 3.475 PN v obdobju 2005-2009). Po podatkih po vzrokih prometnih nesreč z udeležbo pešcev izstopajo neupoštevanje pravil o prednosti (predvsem s strani vozil, 27,5 %), nepravilnosti pešca (17,7 %) ter premiki z vozilom (npr. na parkiriščih, dvoriščih, delo z vozili) (16,5 %), neprilagojene hitrosti vozil (13,3 %) ter prehitvevanja (1,2 %). Med smrtnimi žrtvami in hudo poškodovanimi pešci so najpogostejši vzroki neprilagojena hitrost, nepravilnosti pešca ter neupoštevanje pravil o prednosti ter nepravilno prehitvevanje, medtem ko gre pri premikih vozil v večini primerov za lažje poškodbe.

Glede na stanje vozišča se velik delež prometnih nesreč z udeležbo pešcev zgodi na zglajenem asfaltu ali betonu (35,6 %), ker je drsnost veliko večja, ter v večini na suhem (70,9 %), mokrem (23,5 %) ali spolzkiem cestišču (2 %). Prav tako se največ nesreč zgodi v jasnem vremenu (52 %) ter oblačnem (30,6 %), ob normalni gostoti prometa (60,4 %) ali celo redkem prometu (20,8 %), ko so hitrosti vozil višje.

Glede na regije izstopajo predvsem osrednja Slovenija, podravska, savinjska in gorenjska 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 (mokra in spolzka vozišče).

Glede na vrsto ceste se večji del nesreč zgodi na lokalnih cestah (77 % za zadnja 3 leta), ki obsegajo veliko večje število km cest v primerjav z državnimi, prav tako pa se verjetno več pešcev pojavlja na lokalnih cestah v naseljih in njihovi bližini. Večina prometnih nesreč z udeležbo pešcev se zgodi znotraj naselij (za zadnja 3 leta kar 89 % prometnih nesreč pešcev, izven naselja pa 11%).

Po dolgoletnih statistikah lahko sklepamo, da se večina nesreč pešcev s smrtnim izidom zgodi v temnem delu dneva, v letu 2009 se je prvič zgodilo, da je bil delež umrlih pešcev večji podnevi.

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. Prav tako je veliko pešcev, predvsem starejših moških, pod vplivom alkohola, raziskave iz tujine kažejo, da je v takem primeru najpogostejša povozitev pešca od zadaj. Najpomembnejši dejavnik, ki vpliva na teže posledic v prometnih nesrečah z udeležbo pešcev pa je hitrost vozila, saj študije kažejo, da pešec najverjetneje utрпи 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.

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

Število pešcev, ki so udeleženi v prometnih nesrečah, se zmanjšuje. V letu 2007 jih je bilo udeleženih 1.018, v letu 2008 pa 887, kar je 13 % manj. V letu 2009 se je število udeleženih pešcev zmanjšalo za 9 % v primerjavi z enakim obdobjem preteklega leta.

Tabela 2: število umrlih, hudo in lahko poškodovanih pešcev v letu 2007, 2008 in 2009

posledice/leto	2007	2008	2009
mrtvi	33	39	24
hudo telesno poškodovani	196	152	134
lahko telesno poškodovani	728	645	588

V letu 2009 je v prometnih nesrečah umrlo 24 (39) pešcev ali 38 % manj v primerjavi s preteklim letom. Hudo telesno se je poškodovalo 134 (152) pešcev ali 12 % manj, lahko telesno pa 588 (645) ali 9 % manj. Od tega je bilo 7 (13) povzročiteljev prometnih nesreč.

Umrli pešci po starostnih skupinah

V letu 2009 se je število umrlih pešcev glede na leto 2008 zmanjšalo, in sicer za 38 %. Še vedno velja, da je več kot polovica vseh mrtvih pešcev starejših od 64 let.

Tabela 3: umrli pešci po starostnih skupinah za leto 2007, 2008 in 2009

starost	2007		2008		2009	
	število	%	število	%	število	%
do 7 let	1	3	2	5	0	0
7 – 14	1	3	1	3	0	0
14 – 18	2	6	0	0	0	0
18 - 24	0	0	1	3	0	0
24 - 34	3	9	1	3	0	0
34 - 44	0	0	3	7	2	8
44 - 54	5	15	5	13	4	17
54 - 64	8	24	6	15	5	21
nad 64 let	13	40	20	51	13	54
SKUPAJ	33	100	39	100	24	100

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 kot pešec ni umrl noben otrok ali mladoletnik, kar je zelo ugodno glede na prejšnja leta. Kljub temu velja, da sta starostni skupini od 7 do 14 let (otroci) in od 14 do 18 let (mladoletniki) med bolj ogroženimi.

Umrli pešci po mesecih

Tabela 4: število umrlih pešcev v letu 2007, 2008 in 2009

mesec/leto	2007	2008	2009
januar	5	3	4
februar	5	9	2
marec	3	1	1
april	3	3	3
maj	4	1	2
junij	-	2	1
julij	1	1	1
avgust	3	3	2
september	-	3	-
oktober	4	6	3
november	3	2	3
december	2	5	2
skupaj	33	39	24

Glede na število umrlih pešcev v prometnih nesrečah po mesecih najbolj izstopajo januar in jesenska meseca. V teh mesecih je dan najkrajši oziroma je zaradi neugodnih vremenskih razmer (megla, dež, sneg) slabša vidljivost. Poletni meseci so bili za pešce razmeroma varni.

Alkoholiziranost pešcev

Od umrlih pešcev v letu 2009, ki so povzročili prometno nesrečo, je bil 1 (4) pod vplivom alkohola s povprečno koncentracijo 2,36 (2,08) grama alkohola na kilogram krvi.

Med ostalimi umrlimi udeleženi pešci je bil pod vplivom alkohola ravno tako 1 (2), povprečna stopnja alkoholiziranosti je bila 2,30 (1,09) grama alkohola na kilogram krvi.

Skupno sta v preteklem letu umrla 2 (6) pešca pod vplivom alkohola. Opaziti pa je razmeroma visoko povprečno stopnjo alkoholiziranosti.

Zaključek

Prometno varnost pešcev v prvih osmih mesecih letošnjega leta glede na enako obdobje preteklega leta ocenjujemo kot razmeroma dobro. 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.

Ključne ugotovitve analize so:

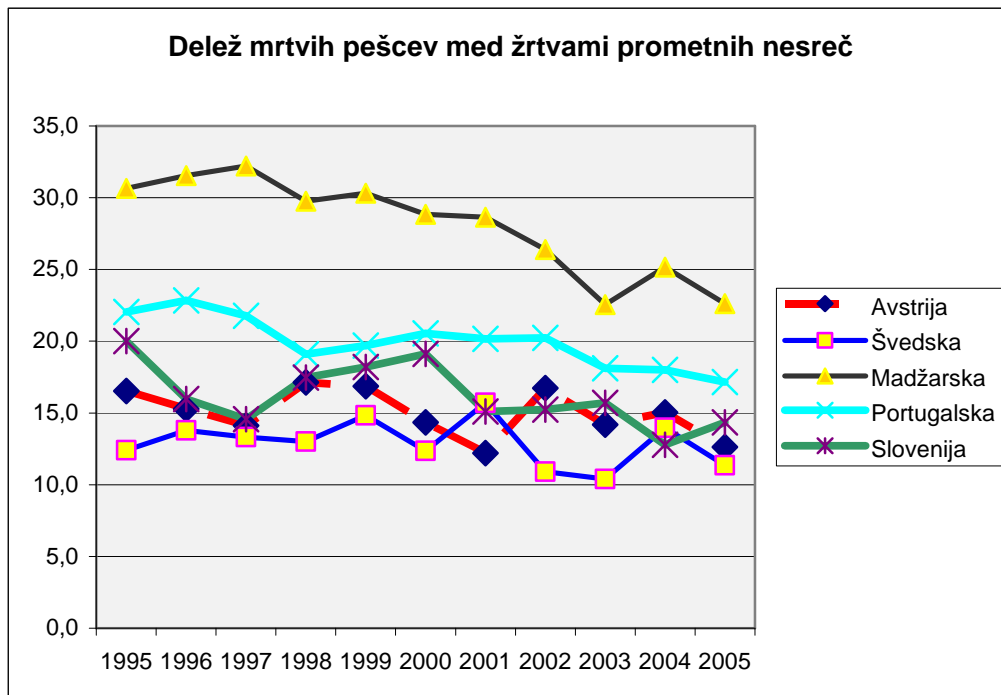
- pešci so v dolgoročnem obdobju še vedno med najbolj ogroženimi udeleženci v cestnem prometu;
- nadpovprečno so ogroženi pešci v starostni skupini nad 54 let;
- največ prometnih nesreč s smrtnim izidom pešcev se zgodi v temnem delu dneva, v jesensko zimskem obdobju leta (oktober - marec);
- deleži mrtvih pešcev so enaki pri nesrečah v in izven naselij, kar kaže na različne dejavnike nesreč;
- med poškodovanimi pešci prevladujejo otroci osnovnošolske starosti 7 do 14 let.

V. Podrobnejše analize in primerjava z drugimi državami

Na sliki 1 so prikazani deleži smrtnih žrtev med pešci za Švedsko kot eno najbolj varnih držav v EU, Avstrijo in Madžarsko kot sosednji državi in Portugalsko kot eno izmed manj varnih držav EU-15. V letu 2004 je bil delež mrtvih pešcev med prikazanimi državami celo najnižji.

PREGLEDNICA 1. Število mrtvih in delež pešcev med njimi v prometnih nesrečah.

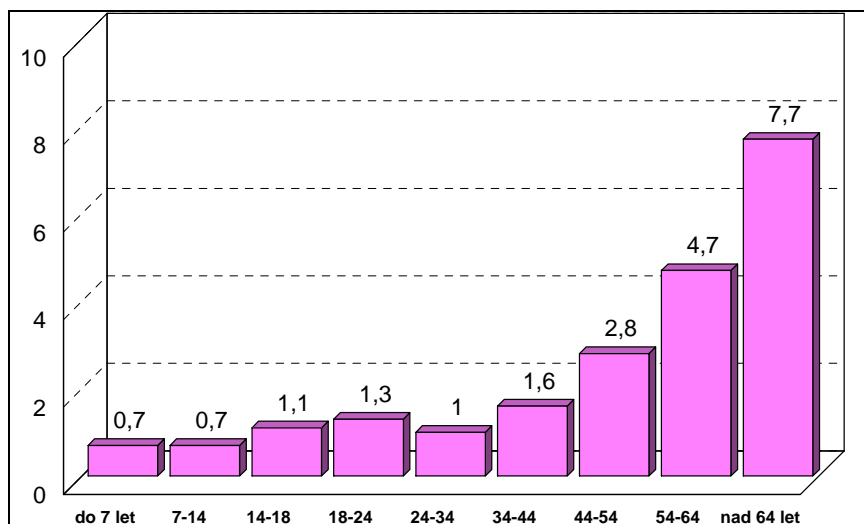
LETO	ŠT. MRTVIH SKUPAJ	ŠT. MRTVIH PEŠCEV	DELEŽ MRTVIH PEŠCEV Slovenija (%)	DELEŽ MRTVIH PEŠCEV Avstrija (%)	DELEŽ MRTVIH PEŠCEV Madžarska (%)
1995	415	83	20,0	16.5	30.6
1996	389	63	16,2	15.3	31.5
1997	357	52	14,6	14.1	32.2
1998	311	55	17,7	17.1	29.8
1999	334	61	18,3	16.9	30.3
2000	315	60	19,4	14.3	28.8
2001	278	42	15,1	12.2	28.7
2002	269	41	15,2	16.7	26.4
2003	242	38	15,7	14.2	22.5
2004	274	35	12,7	15.0	25.2
2005	258	37	14,3	12.6	22.6
2006	262	36	13,7		
2007	292	33	11,3		
2008	214	39	18,2		
2009	174	24	13,8		
SKUPAJ	4.383	699	15,9%		



SLIKA 1. Delež mrtvih pešcev glede na skupno število žrtev za izbrane države (1995-2005). Vir IRTAD

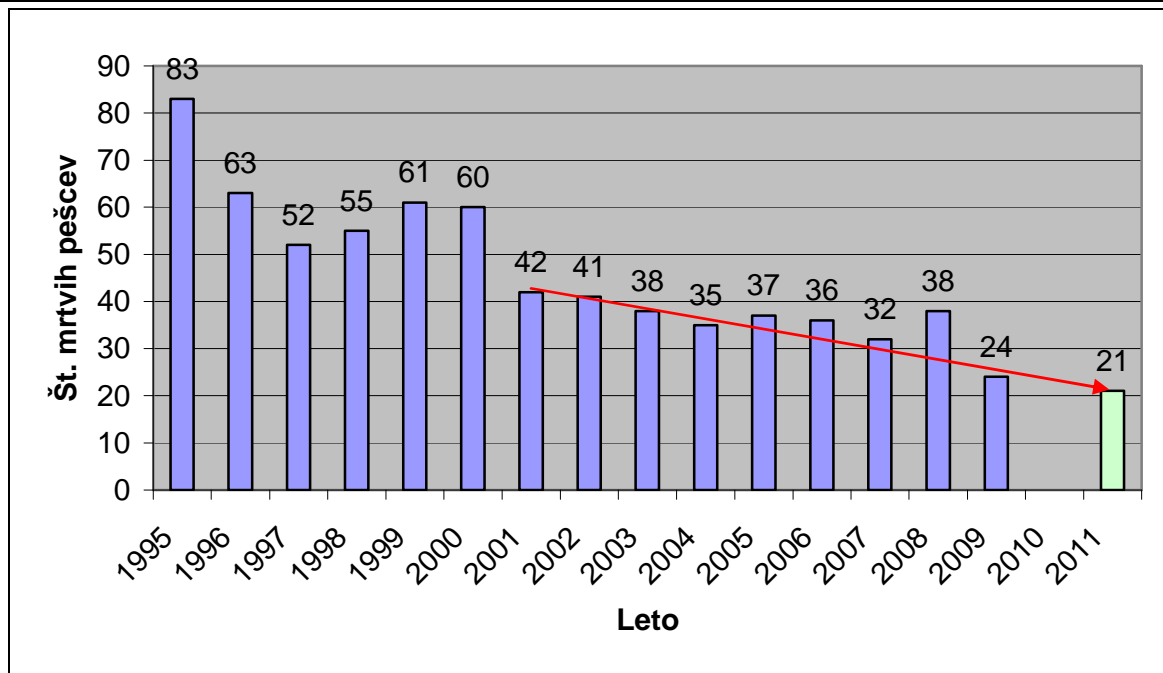
Ogroženost pešcev

Iz spodnjih slik lahko vidimo, da med mrtvimi pešči prevladujejo starejši nad 64 let (Slika 2). Med poškodovanimi pešči prevladujejo otroci osnovnošolske starosti (od 7 do 14 let). Ti rezultati nam kažejo, da so med najbolj ogroženimi skupinami prav gotovo starejši in tudi otroci, ki so pogosto poškodovani v prometnih nesrečah kot pešči, a imajo večje možnosti preživetja kot starejši.



SLIKA 2. Število mrtvih pešcev po starosti na 100.000 prebivalcev (1995-2005).

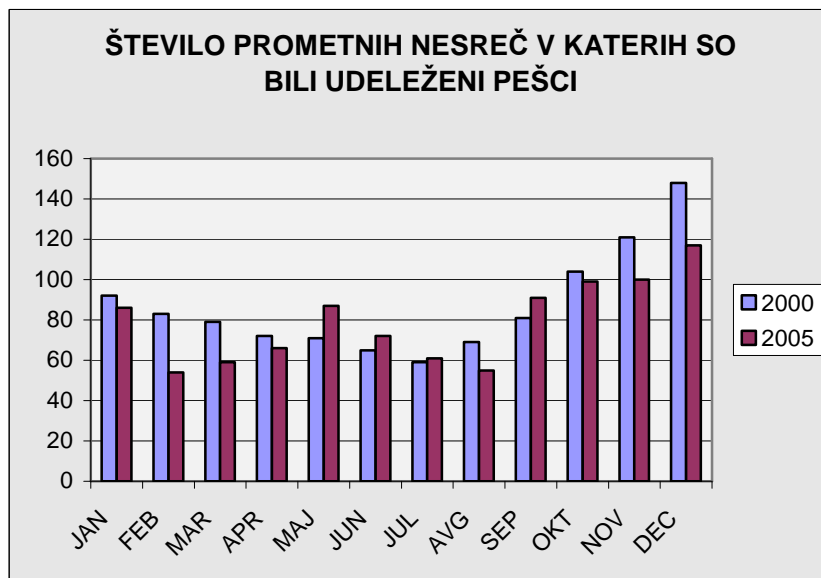
Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-20011 predvideva, da v letu 2011 ne bi smelo umreti več kot 21 pešcev (Slika 3), kar je izredno zahteven in visoko zastavljen cilj. Za njegovo uresničitev bo potrebno izjemno intenzivno in skladno preventivno in represivno delovanje, podprto s tehničnimi ukrepi (urejanje površin za pešce, urejanje prehodov za pešce, izvajanje ukrepov za umirjanje prometa...). V letu 2007 se je število mrtvih pešcev sicer zmanjšalo, vendar ne v skladu s pričakovanimi trendi. V letu 2008 pa se je število mrtvih pešcev še povečalo.



SLIKA 3: Število mrtvih pešcev v prometnih nesrečah za obdobje 1995 – 2008 s predvidenim ciljem za leto 2011

Nesreče pešcev glede na mesec in uro nesreče

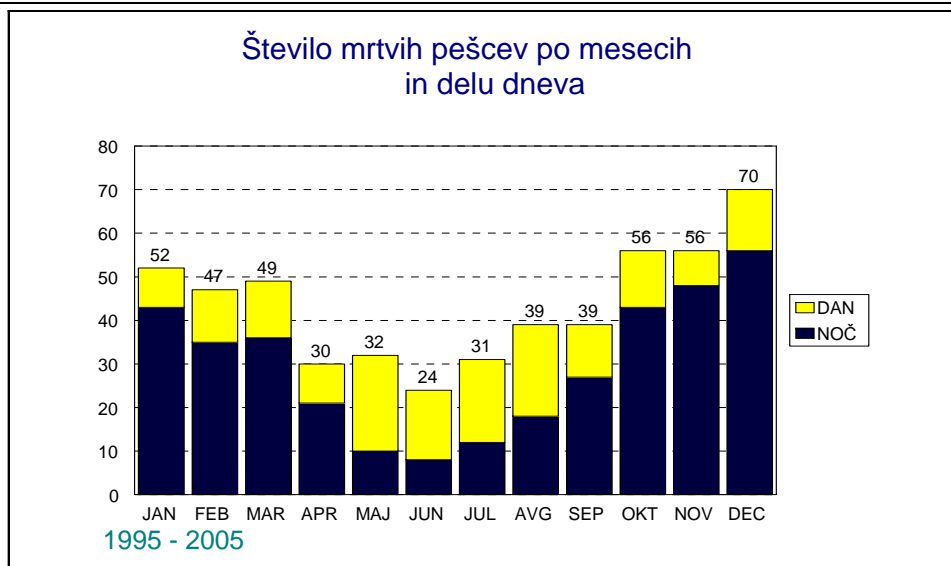
Glede na število prometnih nesreč z udeležbo pešcev najbolj izstopajo meseci oktober, november, december in januar. V teh mesecih je dan najkrajši oziroma so neugodne vremenske razmere najpogostejše (megla, dež, sneg). Zaradi obojega je vidljivost slabša, kar ogroža pešce. Razporeditev nesreč po mesecih se bistveno ne spreminja, kar kaže primerjava podatkov za leti 2000 in 2005.



SLIKA 5. Število prometnih nesreč z udeležbo pešcev po mesecih (leti 2000 in 2005).

V prometu je nadvse pomembno, da se različni udeleženci med seboj dobro vidijo in z jasnimi znaki nakažejo svojo namero. Prav zaradi slabe vidnosti starejši pešcev se je v zadnjih letih zgodilo več nesreč, ki bi jih lahko učinkovito preprečili. Starejši so običajno tudi oblečeni v temnejša oblačila, ne uporabljajo kresničk ali drugih izdelkov z odsevnimi površinami in jih vozniki zato bistveno kasneje opazijo.

Prikaz števila mrtvih pešcev za obdobje 1995 – 2005 po mesecih (slika 5) in delu dneva (slika 6) kažejo, da je večina smrtnih žrtev pešcev v temnem delu dneva. Svetli oziroma temni del dneva smo določili na podlagi podatkov o sončnem vzhodu in zahodu za posamezen dan v letu. Vremenskih razmer pri določitvi dela dneva nismo upoštevali.



SLIKA 6. Število mrtvih pešcev po mesecih in delu dneva (1995-2005).

V mesecih oktober, november, december in januar je dan najkrajši oziroma so neugodne vremenske razmere najpogostejše (megla, dež, sneg). Zaradi obojega je vidljivost slabša, kar posebej ogroža pešce. Samo v mesecih maj, junij, julij in avgust je število mrtvih pešcev večje v svetlejšem delu dneva. Statistično pomembne razlike glede na del dneva so po starostnih skupinah, spolu in vzrokih nesreče.

V analizi glede upravičenosti izvedenih aktivnosti za večjo varnost pešcev za zadnji dve leti ugotavljamo, da je še vedno večina nesreč v temnem delu dneva (69,4%) (slika 7), kar opozarja, da je potrebno nadaljevati s preventivnimi akcijami, ki svetujejo uporabo odsevnih predmetov in seveda tudi z urejanji naselij ter zniževanjem hitrosti voznikov.

Deleži mrtvih ponoči so enaki pri nesrečah v naseljih in izven naselij, kar kaže na različne dejavnike nastanka nesreč. Za nesreče v naseljih velja, da so to predvsem naselja, kjer nimajo urejenega uličnega sistema. Pogosto to pomeni, da pločniki niso urejeni, da ni razsvetljave in urejenih prehodov za pešce. Pri nesrečah izven naselij je bistveno več odgovornosti na pešcih samih, saj lahko ti z uporabo kresničk ali drugih odsevnih predmetov in hojo ob levem robu ceste preprečijo večino trkov.

Glede na gostoto prometa lahko ugotovimo, da je največ nesreč, v katerih so bili pešci mrtvi ali hudo poškodovanih, ob normalnem in redkem prometu. Ob večji gostoti prometa, ki pogosto pomeni tudi nižje hitrosti, je ogroženost pešcev manjša.

Ogroženost pešcev glede na starost

Med mrtvimi pešci v daljšem časovnem obdobju prevladujejo starejši nad 65 let. Zlasti ogrožena je starostna skupina nad 74 let.

Med razlogi za večjo ogroženost starih pešcev so njihove slabše psihofizične sposobnosti za varno sodelovanje v prometu, manjša sposobnost organizma za uspešno zdravljenje in ne nazadnje pogostejše sodelovanje v prometu v vlogi pešcev.

Mrtvi pešci so pogosto žrtve prometnih nesreč zaradi neustreznega ravnanja voznikov, prav tako pa tudi svojih lastnih napak v prometu. V naseljih povzročijo pešci 29 odstotkov nesreč s smrtnim izidom, izven naselij pa 38 odstotkov. Večina nesreč, ki jih povzročijo starejši pešci s svojimi napakami, so posledica slabšanja psihofizičnih sposobnosti človeka, neustrezne barve oblačil ter neuporabe odsevnih izdelkov.

Z leti človeku slabijo nekatere sposobnosti, ki so pomembne za varno sodelovanje v prometu. Slabšata se vid in sluh, velike probleme povzročajo slabši kratkotrajni spomin, pa tudi hitrost gibanja in reakcij. Vse to se dogaja postopno in človek niti ne zaznava, da so njegove sposobnosti vedno slabše. Zaradi oženja vidnega polja bi morali starejši pešci, da bi dobro videli dogajanje na cesti, obrniti glavo v smeri pogleda in

ne le oči, kot je to zadostovalo v mlajših letih. Ker ne vidijo vozila, pogosto mislijo, da ga ni, voznik pa je prepričan, da ga je pešec opazil in bo ravnal previdno.

Pri starejših pešcih je večja stopnja ogroženosti tudi posledica dejstva, da se posledice trka težje zdravijo in že vsak zlom lahko pomeni hudo grožnjo za zdravje in življenje. Zaradi vseh teh procesov staranja pa se starejši čutijo tudi manj prepričane v svoje ravnanje ali pa na drugi strani precenjujejo svoje sposobnosti. Značilnosti teh starostnih sprememb se ne zavedajo dobro niti vozniki, ki pričakujejo od pešca varno vedenje.

V zadnjih letih je bilo kar 42,2 odstotkov pešcev, ki so izgubili življenje zaradi posledic prometnih nesreč, starejših od 65 let. Med vsemi prebivalci Slovenije pa je starejših od 65 let le nekaj nad 13 odstotkov, kar kaže na veliko ogroženost te starostne skupine. Ogroženost pešcev po starosti najbolj nazorno kaže prikaz števila mrtvih na 100.000 prebivalcev določene starosti (slika 1).

VII. ZAKLJUČEK

V letu 2010 bo AVP-SPV 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** bo prispevala k pogostejši uporabi odsevih predmetov pri pešcih ter tako povečala njihovo varnost, saj jih bodo vozniki lahko hitreje opazili in zato tudi ustrezneje ukrepali. 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**.

Brez sodelovanja medijev bo akcija manj učinkovita in uspešna, zato se vam za sodelovanje v imenu vseh organizatorjev iskreno zahvaljujemo. Nekatere informacije so na spletni strani www.vozimo-pametno.si ali pa se neposredno povežite z nami (tel 01/400 88 70) ali po elektronski pošti spv@avp-rs.si.

Pripravila:

Mateja Markl, AVP – SPV

Ljubo Zajc
Direktor

Poslano:

- občinskim SPV
- partnerjem v akciji

Priloge: -

Vložiti: - v zadevo.

VIII. UKREPI

A. Ukrepi v obdobju akcije Pešec od 10. – 31. januarja 2011

Zap.št.	VRSTA UKREPA	IZVAJALEC	ČAS IZVEDBE	KRAJ IZVEDBE	OPOMBA
1	Seznanjanje javnosti preko medijev, seznanitev javnosti o poročilu akcije;	AVP-SPV, Policija, ZŠAM, , lokalni SPV		RS, občine, OŠ...	Poleg nacionalnih medijev tudi RA in TV spot oglaševanje po lokalnih postajah; Po končani akciji se javnost ponovno seznanila s potekom in učinki akcije
2	Medijska kampanja z oglaševanjem na TV in radijskih postajah, obcestnih gigant plakatih	AVP - SPV	10. – 31. januar 2011	Nacionalne TV postaje, radijske postaje	
3	Dokončanje operativnih nalog po šolah in občinah za izvedbo akcije Bodi PreViden (aktivnosti po šolah in občinskih SPV) ter distribucija gradiv po občinah	AVP-SPV, občinski SPV, OŠ, Policija	januar 2011	AVP, občinski SPV	
4	Predstavitev akcije na spletni strani izvajalca s povezavo na strani sodelujočih	AVP - SPV, MP, Policija, MŠŠ, AMZS, ZŠAM	januar 2011	AVP-SPV, Policije, MŠŠ, AMZS, ZŠAM	
5	Demonstracija in predstavitev uporabe odsevnih teles pešcev v prometu (Vidko) - sodelovanje na prireditvah	AVP-SPV, občinski SPV	oktober - februar	Kraji po Sloveniji	
6	Dodatni material (20.000 odsevnih trakov za delo na lokalni ravni) - razdelitev na terenu	AVP – SPV, občinski SPV	oktober - januar	Lokalne skupnosti, občinski SPV	
7	Nadzor nad ravnanjem pešcev in voznikov	Policija	januar	Državne in lokalne ceste	
8	Predstavitev akcije in razdelitev gradiv predstavnikov župnijskih Karitas	Slovenska Karitas	oktober, november	3 seminarji	
9	Vključitev teme varno sodelovanje pešcev v prometu v okviru predavanj in izobraževanja starejših na lokalni ravni	ZŠAM, občinski SPV	oktober - februar		