

bodi previden

PROGRAM AKTIVNOSTI
1. – 14. oktober 2012



1. 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 avtomehanikov) 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.

V letu 2012 je prvi del akcije za večjo varnost pešcev potekal v času od 6. – 12. februarja, drugi del pa bo potekal od 1. – 14. oktobra 2012. V tem obdobju 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 obdobjnem načrtu 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 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 2011 se je smrtno ponesrečilo 21 pešcev. Delež pešcev med vsemi smrtnimi žrtvami prometnih nesreč ostaja še vedno relativno visok, skoraj 15 % v letu 2011. Varnost pešcev se je v letu 2011 v primerjavi z letom prej izboljšala glede na število umrlih, ni pa se izboljšala glede na leto 2009, ki je bilo najbolj ugodno leto v zadnjih desetih letih. Pešci tako še vedno ostajajo ena izmed najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu (tako za vozniki in potniki v osebnih avtomobilih). Še vedno pa ostajajo 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, 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.

3. ANALIZA

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

Ključne ugotovitve analize so:

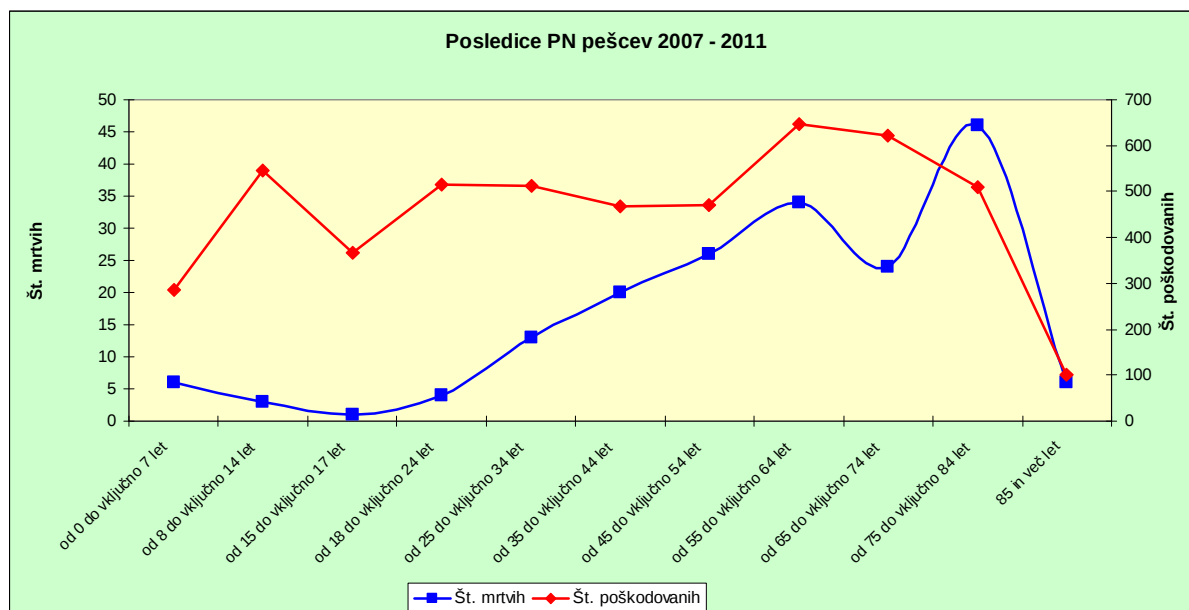
- **pešci so v dolgoročnem obdobju še vedno med najbolj ogroženimi udeleženci v cestnem prometu;**
- **nadpovprečno so ogroženi pešci v starostni skupini nad 54 let;**
- **največ prometnih nesreč s smrtnim izidom pešcev se zgodi v temnem delu dneva, v jesensko zimskem obdobju leta (oktober - marec);**
- **delež 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.**

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 15,2 % (v enajstih letih je od skupno 2.857 umrlih oseb bilo 433 pešcev).

leto	skupno število mrtvih v prometnih nesrečah	število mrtvih pešcev	% mrtvih pešcev od vseh mrtvih
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	171	22	12,8
2010	138	28	20,2
2011	141	22	15,6
2012 ¹	79	10	12,6

Tabela 1: Število umrlih v prometnih nesrečah in število umrlih pešcev

¹ statistični podatki z datumom obdelave 11.9.2012: število umrlih pešcev v osmih mesecih leta 2012



Slika 1: Število mrtvih in poškodovanih pešcev po starostnih skupinah (za obdobje 2007-2011).

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.

Glede na samo mikrolokacijo izstopajo predvsem nesreče na cestišču (71 %), sledijo križišča (11 %) ter na prehodih za pešce (8,4 %). Po podatkih po vzrokih prometnih nesreč z udeležbo pešcev izstopajo neupoštevanje pravil o prednosti (predvsem s strani vozil, 26,8 %), premiki z vozilom (npr. na parkiriščih, dvoriščih, delo z vozili) (17,7 %) ter nepravilnosti pešca (17 %) in neprilagojene hitrosti vozil (12,6 %). Med smrtnimi žrtvami in hudo poškodovanimi pešci so najpogostejši vzroki nepravilnosti pešca, neprilagojena hitrost ter neupoštevanje pravil o prednosti in nepravilno prehitevanje, medtem ko gre pri premikih vozil v večini primerov za lažje poškodbe.

Glede na regije izstopajo predvsem Osrednjeslovenska in Podravska, sledita jima 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 (mokro in spolzko vozišče).

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 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 posledice 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 na splošno 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, v letu 2010 pa je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 14 % manj pešcev.

posledice/leto	2007	2008	2009	2010	2011	2012
mrtvi	33	39	24	26	21	9
hudo telesno poškodovani	196	152	134	132	134	76
lahko telesno poškodovani	728	645	588	523	560	313

Tabela 2: Število umrlih, hudo in lahko poškodovanih pešcev v letu 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 in v osmih mesecih leta 2012

V letu 2011 je v prometnih nesrečah umrlo 21 pešcev ali 19 % manj v primerjavi s preteklim letom. Hudo telesno se je poškodovalo 134 pešcev ali 1,5 % več, lahko telesno pa 560 ali 7 % več. V osmih mesecih leta 2012 je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 426 (467) pešcev oziroma 9 % manj kot v enakem obdobju preteklega leta. Hudo telesno se je poškodovalo 76 (88) pešcev ali 14 % manj, lahko telesno pa 313 (340) ali 8 % manj. Od skupnega števila udeleženih pešcev 426 (467) je bilo 91 (97) povzročiteljev prometnih nesreč ali 6 % manj, kot v enakem obdobju preteklega leta.

Umrli pešci po starostnih skupinah

V osmih mesecih leta 2012 se število umrlih pešcev ni bistveno zmanjšalo v primerjavi z enakim obdobjem preteklega leta. Na splošno velja, da je največ udeleženih pešcev v prometnih nesrečah starejših od 64 let. V letošnjem letu je bilo kar 8 od 9 umrlih pešcev starejših od 54 let.

starost	2009		2010		2011		2012
	število	%	število	%	število	%	
do 7 let	0	0	1	4	1	5	-
7 – 14	0	0	0	0	0	0	-
14 – 18	0	0	0	0	0	0	1
18 - 24	0	0	0	0	1	5	-
24 - 34	0	0	3	11	2	10	-
34 - 44	2	8	2	8	4	19	-
44 - 54	4	17	1	4	3	14	-
54 - 64	5	21	7	27	3	14	6
nad 64 let	13	54	12	46	7	33	2
SKUPAJ	24	100	24	100	21	100	9

Tabela 3: umrli pešci po starostnih skupinah za leto 2009, 2010, 2011 in 2012

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.

Umrli pešci po mesecih

mesec/leto	2009	2010	2011	2012
januar	4	1	0	-
februar	2	1	2	2
marec	1	5	1	1
april	3	3	2	2
maj	2	1	3	3
junij	1	1	0	-
julij	1	1	1	1
avgust	2	0	1	1
september	-	2	4	
oktober	3	5	1	
november	3	5	4	
december	2	1	2	
skupaj	24	26	21	10

Tabela 4: število umrlih pešcev v letu 2009, 2010, 2011 in v osmih mesecih leta 2012

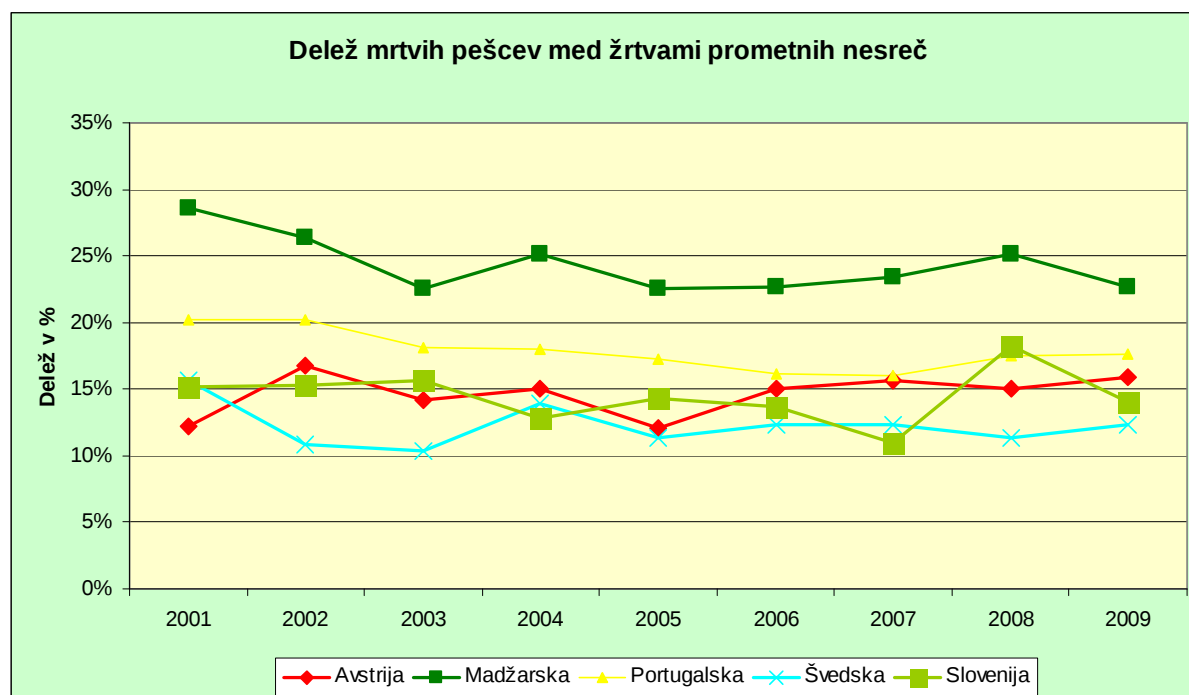
Glede na število umrlih pešcev v prometnih nesrečah po mesecih najbolj izstopajo zimski meseci in jesenska meseca. V teh mesecih je dan najkrajši oziroma je zaradi neugodnih vremenskih razmer (megla, dež, sneg) slabša vidljivost. Poletni meseci so za pešce nekoliko bolj varni.

Alkoholiziranost pešcev

V letu 2011 sta dva od desetih umrlih pešcev bila povzročitelja prometne nesreče, vendar ni bil nihče pod vplivom alkohola s povečano koncentracijo. Od devetih umrlih pešcev v letu 2012 so bili povzročitelji prometne nesreče trije, od tega je bil en pešec povzročitelj prometne nesreče, ki je bil pod vplivom alkohola s koncentracijo 1,32 grama na kilogram krvi.

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.

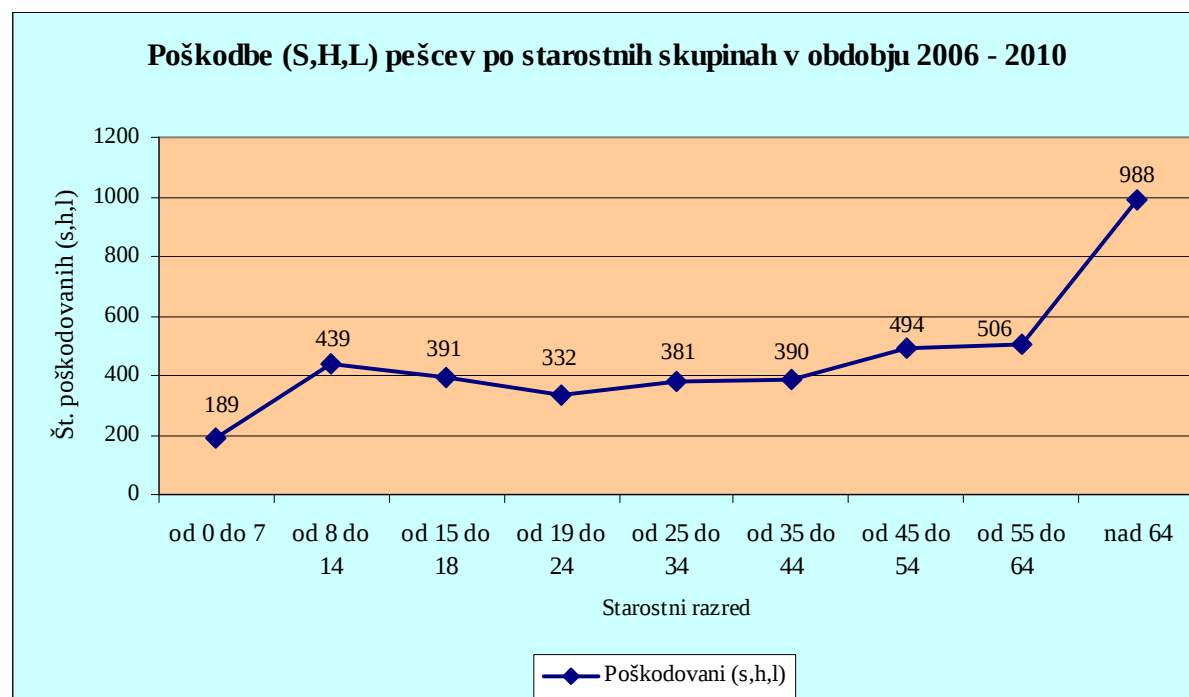
3.1. PODROBNEJŠE VEČLETNE ANALIZE



SLIKA 2. Delež mrtvih pešcev glede na skupno število žrtev za izbrane države (2001-2009). Vir IRTAD

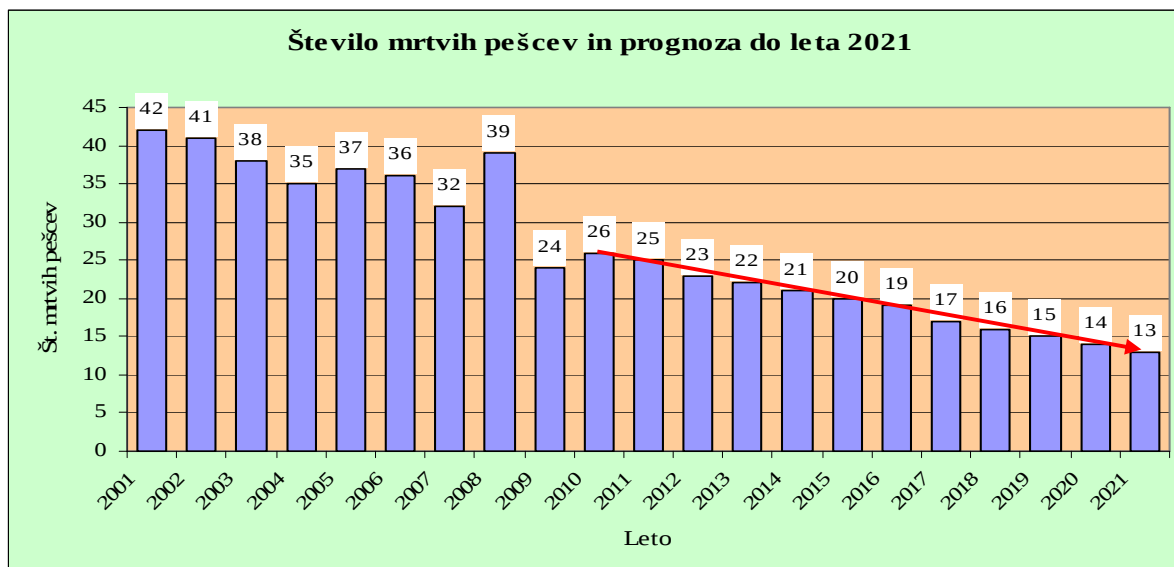
Ogroženost pešcev

Iz spodnjih slik lahko vidimo, da med mrtvimi pešci prevladujejo starejši nad 64 let (Slika 2). Med poškodovanimi pešci 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 pešci, a imajo večje možnosti preživetja kot starejši.



SLIKA 3. Število poškodb (S,H,L) pešcev po starostnih skupinah v obdobju 2006-2010

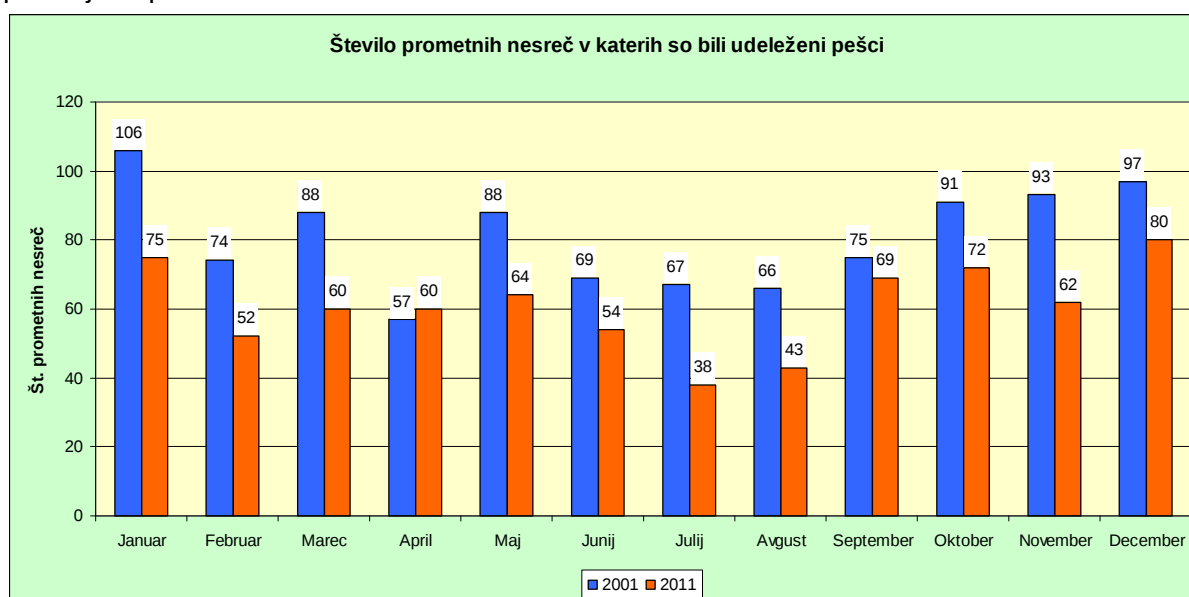
Osnutek Resolucije nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2012-2021 predvideva, da do leta 2012 ne bi smelo umreti več kot 13 pešcev (Slika 3), kar je izredno zahteven in visoko zastavljen cilj. Za njegovo uresničitev bo potrebno izjemno intenzivno in skladno preventivno in represivno delovanje, podprto s tehničnimi ukrepi (urejanje površin za pešce, urejanje prehodov za pešce, izvajanje ukrepov za umirjanje prometa...).



SLIKA 3: Število mrtvih pešcev od leta 2001 do 2010 s predvidenim zmanjšanjem do leta 2021

Nesreče pešcev glede na mesec in uro nesreče

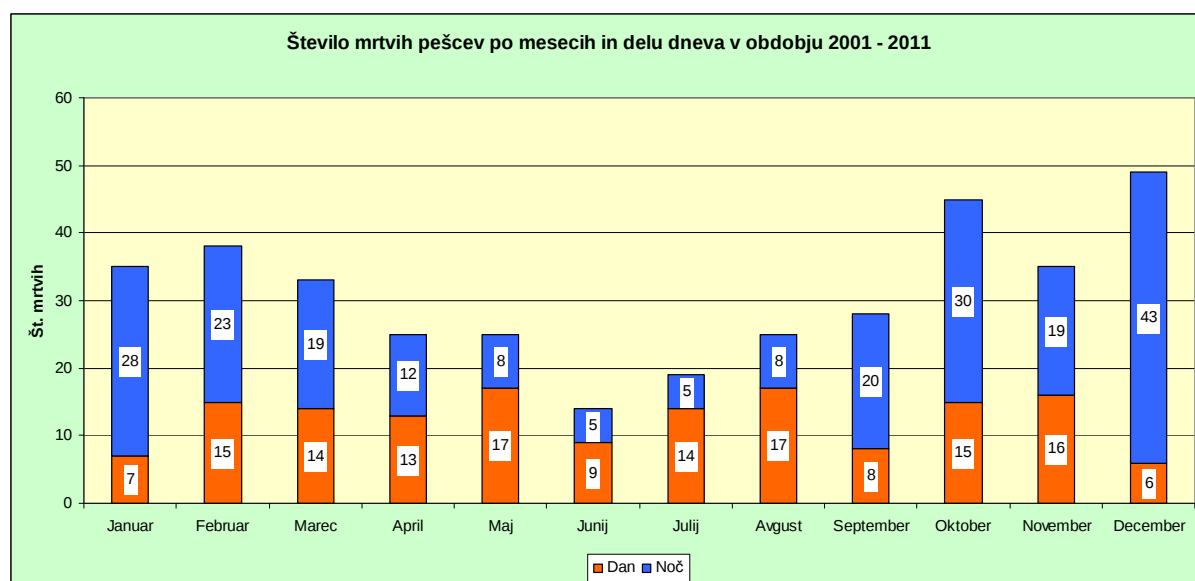
Glede na število prometnih nesreč z udeležbo pešcev najbolj izstopajo meseci oktober, november, december in januar. V teh mesecih je dan najkrajši oziroma so neugodne vremenske razmere najpogostejše (megla, dež, sneg). Zaradi obojega je vidljivost slabša, kar ogroža pešce. Razporeditev nesreč po mesecih se bistveno ne spreminja, kar kaže primerjava podatkov za leti 2001 in 2011.



SLIKA 4: Število prometnih nesreč z udeležbo pešcev po mesecih (leti 2000 in 2011).

V prometu je nadvse pomembno, da se različni udeleženci med seboj dobro vidijo in z jasnimi znaki nakažejo svojo namero. Prav zaradi slabe vidnosti starejših 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 2001 – 2011 po mesecih (slika 4) in delu dneva (slika 5) 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 5. Število mrtvih pešcev po mesecih in delu dneva (2001-2011).

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 zadnjih enajst let ugotavljamo, da je še vedno večina nesreč v temnem delu dneva (59,3%) (slika 5), 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. 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.

4. 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 bo tudi z namenom seznanja širše javnosti poleg medijske kampanje izvedeno tudi naslednje:

- priprava gradiva za objavo na internetu,
- dogovor s predstavniki elektronskih medijev za medijsko podporo ukrepov v času akcije,

-
- priprava in izvedba novinarske konference na Festivalu za tretje življenjsko obdobje **1. oktobra 2012**,
 - izvajanje aktivnosti v osnovnih šolah,
 - osveščanje javnosti s pomočjo demonstracijske naprave "Vidko",
 - seznanjanje javnosti o poteku akcije in morebitnih posebnostih,
 - posredovanje podatkov o ukrepih zainteresirani javnosti.

5. ZAKLJUČEK

Javna agencija RS za varnost prometa-Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu 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**.

Priloga:

- Seznam ukrepov pri preventivni akciji PEŠEC