



JAVNA AGENCIJA  
REPUBLIKE SLOVENIJE  
ZA VARNOST PROMETA

Kotnikova ulica 19A  
1000 Ljubljana  
Slovenija  
01 478 89 50  
gp.avp@avp-rs.si  
www.avp-rs.si

Številka: 3710-1/2026/112

Datum: 12. 5. 2026

# **POROČILO O RAZISKOVANJU DEJAVNIKOV NASTANKA PROMETNIH NESREČ S PODROČJA CESTNE INFRASTRUKTURE V LETU 2025**

## Kazalo vsebine

1. UVOD .....	3
2. UGOTOVITVE RAZISKAV DEJAVNIKOV NASTANKA PROMETNIH NESREČ .....	6
3. ZAKLJUČEK .....	10

## Kazalo tabel

TABELA 1: SEZNAM RAZISKANIH PROMETNIH NESREČ V LETU 2025 .....	3
TABELA 2: POSTOPKOVNIK RAZISKOVANJA DEJAVNIKOV NASTANKA PROMETNIH NESREČ .....	5
TABELA 3: ŠTEVILO PROMETNIH NESREČ IN POSLEDICE LE TEH V LETU 2025 .....	7

## Kazalo grafov

GRAF 1: ODSOTOK IZVEDENIH PRESOJ GLEDE NA VRSTO CESTE .....	7
GRAF 2: ODSOTOK UMRLIH V PROMETNIH NESREČAH, Z IZVEDENIMI PREISKAVAMI, GLEDE NA VRSTO UDELEŽENCA .....	8
GRAF 3: ODSOTOK UMRLIH IN HUDO TELESNO POŠKODOVANIH GLEDE NA VRSTO CESTE .....	8

## 1. Uvod

Javna agencija RS za varnost prometa (v nadaljevanju AVP) od leta 2016 opravlja raziskovanje dejavnikov nastanka prometnih nesreč. Raziskovanje se opravlja na podlagi Zakona o cestah (ZCes-2) z namenom izboljšanja prometne varnosti na slovenskih cestah. AVP je področje raziskav prometnih nesreč razširil na celotno javno cestno omrežje v Sloveniji, prav tako se poleg prometnih nesreč IV. kategorije raziskujejo tudi hujše prometne nesreče III. kategorije. Raziskovanje je usmerjeno na področje same cestne infrastrukture in obcestja. Raziskave se opravljajo v sodelovanju z licenciranimi presojevalci varnosti cest.

Raziskovanje prometnih nesreč je potekalo retrospektivno. V dogovoru s Policijo, sta si presojevalec varnosti cest in predstavnik AVP skupaj s policisti ogledala kraj prometne nesreče in poskusila pridobiti čim več informacij o sami prometni nesreči. Pri raziskovanju dejavnikov nastanka prometnih nesreč želimo pridobiti še dodatne informacije, ki jih mogoče policija v svojih zapisnikih in depešah ne zabeleži. Prav tako lahko s strani policije pridobimo dodatne informacije, ki jih v trenutku nesreče in na kraju samem še ni bilo oziroma jih ni bilo mogoče zbrati. S pomočjo raziskovanja, poleg vzroka za nastanek prometne nesreče, pridobimo tudi dodaten vpogled in informacije, ki so vplivale na nastanek in same posledice prometne nesreče.

Raziskovanje dejavnikov nastanka prometnih nesreč je potekalo v sodelovanju s Policijo, katera je podala vse razpoložljive informacije o prometnih nesrečah in bila aktivno udeležena na terenskih ogledih lokacij prometnih nesreč. Potrebno je poudariti izredno dobro, odzivno in korektno sodelovanje Policije in njihovih predstavnikov s predstavniki AVP in presojevalci varnosti cest.

Tabela 1: Seznam raziskanih prometnih nesreč v letu 2025

ZAP.ŠT.	DATUM PN	CESTA	KAT.	S	H	L	S UDEL
1	24.02.2025	LC-380131 Rogoza-Miklavž na Dr. polju	LC	PT	2 OA, PT	/	2 OA, 2 PT
2	5.04.2025	G2-107/1275 km 1.104 Šentjur-Mestinje	G2	MK	/	/	MK
3	6.05.2025	LC-348021 Radovljica-Zapuže	LC	OA	/	6 PT	OA, AV, 32 PT
4	11.05.2025	R2-402/1045 km 3.700 Dobrovo-Neblo	R2	MK	/	/	MK, OA
5	31.05.2025	G1-6/0338 km 8.700 Postojna-Pivka	G1	OA, PT	PT, PT	OA	3 OA, 3 PT
6	1.06.2025	R2-452/0368 km 2.500 Hrušica-Javornik	R2	PT	3 PT	2 OA, 2 PT	2 OA, 6 PT
7	6.06.2025	R2-452/0208 km 1.641 Lesce-Črničec	R2	MK	/	OA	MK, OA
8	13.06.2025	R1-216/1175 km 4.200 Krka-Žužemberk	R1	OA	/	/	OA

9	17.06.2025	R2-430/0281 km 6.630 Stranice-Višnja vas	R2	/	OA, 2 PT	RŠ, 2 PT	OA, RŠ, 4 PT
10	21.06.2025	R3-691/6251 km 3.865 Zavrč-Drenovec	R3	OA	/	/	OA
11	21.06.2025	R3-628/1427 km 2.500 Sečovelje- Dragonja	R3	MK	/	/	MK
12	22.06.2025	R2-430/0281 km 6.850 Stranice-Višnja vas	R2	OA	AV	PT	OA, AV, PT
13	3.07.2025	G1-4/1259 km 0.378 Sl. Gradec-Lužnik	G1	MK	/	/	MK
14	5.07.2025	A1-0651/ km 0.600 LJ Kozarje-Brezovica	AC	MK	/	/	MK, OA
15	12.07.2025	LC-98231 Velika Pirešica-Ložnica pri Žalcu	LC	MK	/	/	MK
16	15.07.2025	G1-2/0250 km 13.200 Spuhlja-Ormož	G1	MK	/	/	MK
17	18.07.2025	R1-225/1085 km 8.100 Črnivec- Radmirje	R1	MK	/	OA	MK, OA
18	27.07.2025	R3-642/1146 km 11.700 Podpeč-Ig	R3	MK	/	/	MK
19	30.07.2025	A1-0037/ km 7.100 Sl. Bistrica-Sl. Konjice	AC	5 PT	1 PT	OA	6 PT, OA, TV
20	16.08.2025	R2-409/0310 km 0.280 Matavun-Kozina	R2	MK	PT	/	MK,PT
21	17.08.2025	R2-409/0306 km 3.550 Postojna- Razdrto	R2	MK	/	/	MK
22	29.09.2025	LC-024100 Velike Malence-Mrzla vas	LC	OA	PT	/	OA,PT
23	30.09.2025	R2-409/0301 km 5.000 Vrhnika-Logatec	R2	OA	/	/	OA
24	18.10.2025	R2-424/1225 km 4.000 Dežno-Črnomica	R2	MK	OA	/	MK, OA
25	8.11.2025	G2-107/1238 km 1.250 Mestinje- Podplat	G2	PT	RŠ	TV	RŠ, TV, PT
26	25.11.2025	A1-0057/ km 1.350 Razdrto-Senožeče	AC	TV	OA	TV	2 TV, OA
27	12.12.2025	G1-11/1062 km 7.380 Koper-Dragonja	G1	OA, PT	/	/	OA, PT
28	13.12.2025	G2-108/1182 km 5.100 Ribče-Litija	G2	PT	/	/	2 OA, TV, PT
29	31.12.2025	R2-437/0268 km 9.950 Šentilj-Pesnica	R2	OA	/	/	OA

Legenda	
S	smrt
H	huda telesna poškodba
L	lažja telesna poškodba
S UDEL	skupaj udeležencev
TV	voznik tovornega vozila
OA	voznik osebnega avtomobila
MK	voznik motornega kolesa
PE	pešec
AV	voznik avtobusa
MO	voznik mopeda
KV	voznik kombiniranega vozila
KO	kolesar
SK	voznik štirikolesa
LK	voznik lahkega štirikolesa
PT	potnik
RŠ	reševalno vozilo

Tabela 2: Postopkovnik raziskovanja dejavnikov nastanka prometnih nesreč

Korak	Faza	Opis faze	Obrazložitev
1	Filtriranje prometnih nesreč.	1. filter: na Policijski upravi (PU).	Analizirajo se prometne nesreče, za katere obstaja sum, da je cestna infrastruktura lahko vplivala na nastanek prometne nesreče ali pa to nalaga zakon.
		2. filter: na AVP.	
2	Izbira ekipe raziskovalcev.	Izbor presojevalca varnosti cest (lahko več), možnost vključitve prometnega psihologa.	AVP na podlagi pogodbe izbere presojevalca varnosti cest in mu posreduje podatke o prometni nesreči.
3	AVP >> PU.	Komunikacija med AVP in PU.	AVP sporoči PU, kdo bo sodeloval pri raziskovanju in uskladi termin ogleda kraja prometne nesreče.
4	Terenski ogled kraja prometne nesreče.	Ogled kraja prometne nesreče. Če je mogoče se ogled opravi ob podobnem času, kot se je zgodila prometna nesreča.	Na ogledu je prisoten predstavnik AVP, policist, presojevalec varnosti cest in sodelujoči člani ekipe ter po potrebi prometni psiholog. Policist, ki je obravnaval prometno nesrečo, opiše kako je do prometne nesreče prišlo in kaj se je dogajalo pred samo nesrečo. Presojevalec pridobi vse potrebne podatke iz cestne infrastrukture z uporabo merilne opreme. V kolikor je bil v prometni nesreči udeležen motorist, lahko presojevalec varnosti cest tudi sam večkrat prevozi odsek ceste in s tem ugotavlja vozne lastnosti cestišča.
5	Izdelava poročila.	Člani ekipe pripravijo poročilo iz opravljene raziskave prometne nesreče.	Člani ekipe ločeno pripravijo poročilo iz ogleda kraja prometne nesreče in ga

			posredujejo na AVP. AVP združi poročila v celoto.
6	AVP >> Upravljavce cest.	AVP posreduje upravljavcu ceste končno poročilo.	AVP posreduje upravljavcu ceste končno poročilo. Poročilo vsebuje ugotovljene pomanjkljivosti in predlagane izboljšave cestne infrastrukture s takojšnjimi, kratkoročnimi, srednjeročnimi in dolgoročnimi ukrepi na odseku ceste, kjer se je zgodila obravnavana prometna nesreča.
7	Upravljavce ceste.	Upravljavce ceste izvede predlagane ukrepe.	Upravljavce ceste začne z aktivnostmi za odpravo dejavnikov za nastanek prometne nesreče oziroma za omilitev posledic (strokovno usposobljen izvajalec rednega vzdrževanja ceste opravi terenski ogled, preveri predlagane ukrepe presojevalca varnosti cest, obvesti upravljavca o ugotovitvah). V kolikor se upravljavec ceste s predlaganimi ukrepi presojevalca ne strinja, to tudi utemelji.

## 2. Ugotovitve raziskav dejavnikov nastanka prometnih nesreč

V raziskavah dejavnikov nastanka prometnih nesreč so sodelovali naslednji licencirani presojevalci varnosti cest: Aleš Bricelj, mag. Ksenja Stojan, Miha Podgoršek, dr. Tomaž Tollazzi, mag. Goran Jovanović, Egon Herman, David Lavrič, Mitja Marks, Marko Dražumerič, Roman Anzeljc in Nataša Kovše. S strani Policije pa so sodelovali policisti policijskih uprav: PU Koper, PU Ljubljana, PU Maribor, PU Celje in PU Kranj.

Presojevalci varnosti cest so pri svojem delu raziskovali morebiten vpliv cestne infrastrukture na nastanek prometne nesreče in na posledice, ki so jih utrpeli udeleženci. Po pregledu raziskav in končnih ugotovitev presojevalcev varnosti cest, lahko ugotovimo, da je bil poglavitni vzrok za nastanek večine prometnih nesreč človeški dejavnik, deloma pa je za nastanek prometnih nesreč različno vplivala tudi cestna infrastruktura.

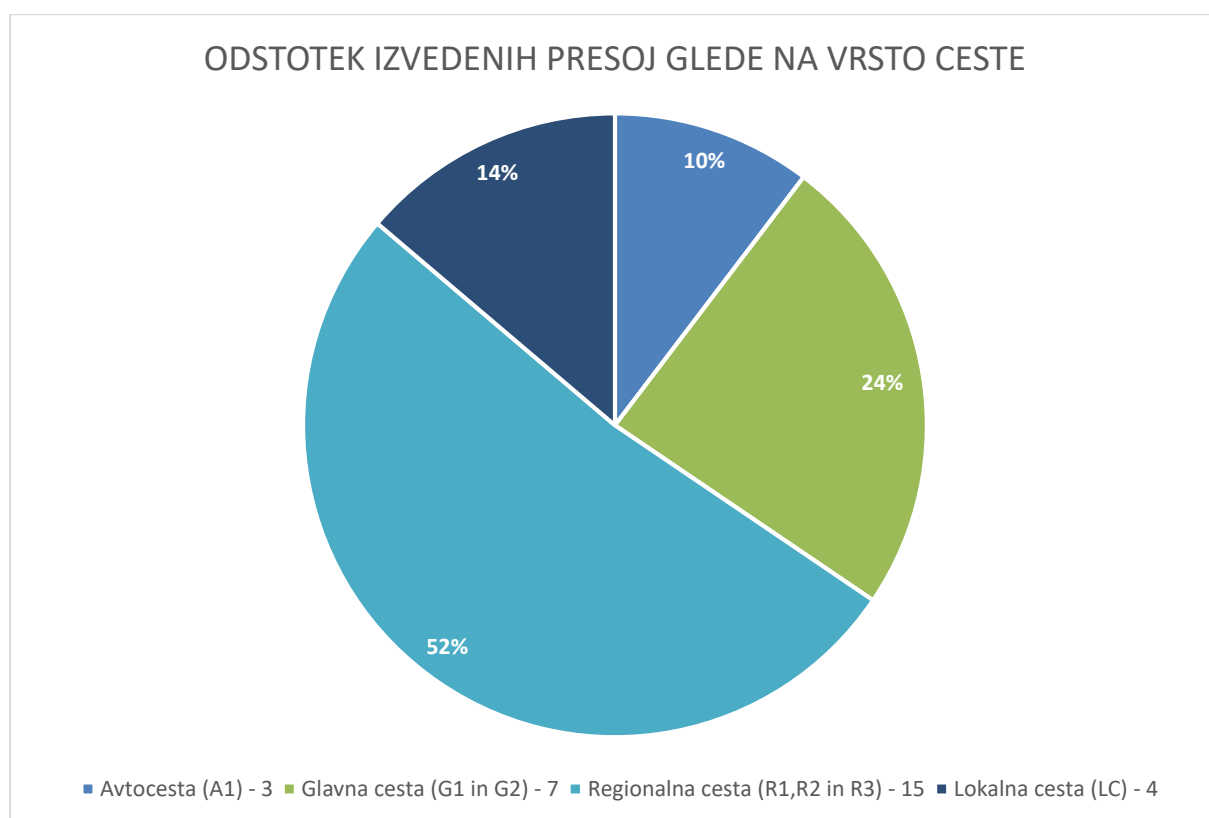
**Pri šestih (20 %) obravnavanih prometnih nesrečah je infrastruktura imela vpliv na nastanek prometne nesreče, pri devetih (31 %) obravnavanih nesrečah pa je infrastruktura imela vpliv na same posledice prometne nesreče.**

V letu 2025 se je zgodilo 87 prometnih nesreč s smrtnim izidom v katerih je skupaj umrlo 92 oseb. **AVP je v letu 2025 opravil 29 raziskav prometnih nesreč. Od tega 28 prometnih nesreč IV. kategorije in 1 prometno nesrečo III. kategorije, kar predstavlja 33 % izvedenih preiskav od vseh povzročenih prometnih nesreč.**

Tabela 3: Število prometnih nesreč in posledice le teh v letu 2025

Leto	Prometne nesreče					Udeleženci			
	Št. prometnih nesreč	Z umrlimi udeleženci	S hudo telesno poškodbo	Z lažjo telesno poškodbo	Z materialno škodo	Smrt	Huda telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodbe
2021	17.135	112	756	4.499	11.768	114	796	5.701	23.139
2022	18.758	78	826	5.120	12.734	85	873	6.494	24.625
2023	19.988	77	802	5.219	13.890	84	850	6.490	26.738
2024	20.374	65	908	5.154	14.247	68	975	6.540	27.293
2025	20.824	87	946	5.029	14.762	92	1.010	6.338	27.514
<b>24/25</b>	<b>2%</b>	<b>34%</b>	<b>4%</b>	<b>-2%</b>	<b>4%</b>	<b>35%</b>	<b>4%</b>	<b>-3%</b>	<b>1%</b>

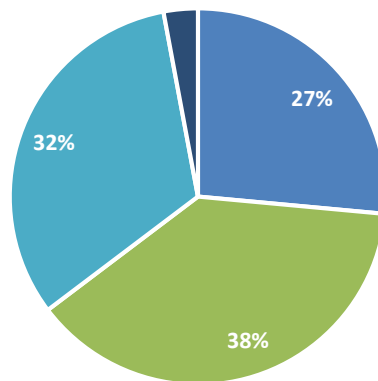
25 raziskav je bilo izvedenih na državnih cestah (22 v upravljanju DRSI) in avtocestah (3 v upravljanju DARS). Na občinskih cestah so bile v letu 2025 izvedene 4 presoje varnosti cestne infrastrukture na odsekih, kjer so se zgodile 4 prometne nesreče IV. kategorije. Največ izvedenih raziskav je bilo opravljenih na regionalnih (15) in glavnih (7) cestah. Sledijo lokalne ceste (4) in avtoceste (3).



Graf 1: Odstotek izvedenih presoj glede na vrsto ceste

V prometnih nesrečah, kjer je bila izvedena presoja oziroma raziskava varnosti cestne infrastrukture je bilo skupaj udeleženih 106 oseb od tega jih je 34 umrlo (9 OA , 13 MK, 11 PT, 1 TV), eden voznik osebnega vozila in dva potnika pa so utrpeli hude telesne poškodbe.

### ODSTOTEK UMRLIH V PRESOJANIH PROMETNIH NESREČAH GLEDE NA VRSTO UDELEŽENCA

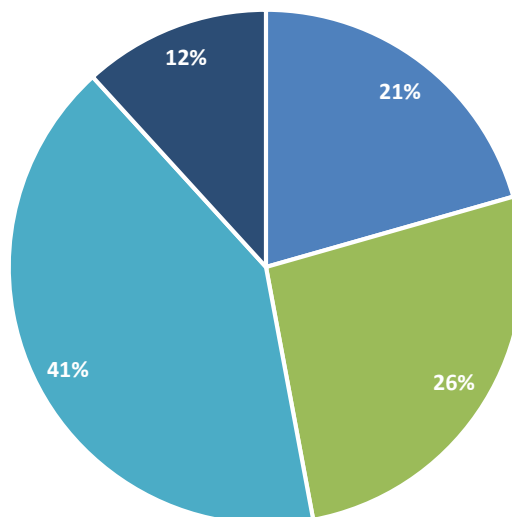


- voznik osebnega avtomobila (OA) - 9
- Voznik motornega kolesa (MK) - 13
- potnik (PT) - 11
- voznik tovornega vozila (TV) - 1

Graf 2: Odstotek umrlih v prometnih nesrečah, z izvedenimi preiskavami, glede na vrsto udeleženca

Največ oseb je umrlo na regionalnih cestah (14 + 3 osebe s hudimi telesnimi poškodbami), glavnih cestah (9), sledijo avtoceste (7) ter lokalne ceste (4).

### ODSTOTEK UMRLIH IN HUDO POŠKODOVANIH GLEDE NA VRSTO CESTE



- Avtocesta (A1) - 7
- Glavna cesta (G1 in G2) - 9
- Regionalna cesta (R1,R2 in R3) - 14
- Lokalna cesta (LC) - 4

Graf 3: Odstotek umrlih in hudo telesno poškodovanih glede na vrsto ceste

Presojevalci varnosti cest v končnem poročilu navedejo oziroma predlagajo ukrepe, ki jih razdelijo na:

- Takojšnje ukrepe.
- Kratkoročne ukrepe.
- Srednjeročne ukrepe in
- Dolgoročne ukrepe.

Ugotovljene pomanjkljivosti v cestni infrastrukturi pri prometnih nesrečah so bile sledeče:

- Previsoke omejitve hitrosti – predlogi za zmanjšanje omejitev glede na karakteristike ceste ter izvedbo ukrepov za umirjanje prometa.
- Neustrezna, pomanjkljiva ali zastarela prometna signalizacija – predlogi za spremembo, dopolnitev ali zamenjavo vertikalne in/ali horizontalne signalizacije.
- Neustrezna vozna površina – predlogi sanacij poškodb vozišča (razpoke, kolesnice, udarne jame), izvedbe preplastitev in monitoringa kvalitete vozne površine.
- Neustrezni elementi jeklene varnostne ograje (JVO) – predlogi za zamenjavo JVO zaradi neustrezne postavitve ali obrabe, predlogi za postavitve manjkajočih in dodatnih elementov JVO (motoristične letve).
- Nezadostna preglednost v krivinah, na dovozih in priključkih – predlogi izvedbe ukrepov za povečanje preglednosti (posegi v brežine, obrez in posek vegetacije, postavitve ogledal, postavitve prometne signalizacije).

Presojevalci varnosti cest so pri zaključnih ugotovitvah v poročilih pogosto predlagali zmanjšanje omejitev hitrosti na območjih prometnih nesreč, saj je bil to poglavitni vzrok za nastanek prometnih nesreč. V nekaterih primerih so bili predlagani ukrepi za umirjanje prometa s postavitvijo radarja za nadzor hitrosti vožnje in izvedbo optičnih ovir oziroma elementov za optično zožanje cestišča. Da se zmanjša možnost nastanka prometnih nesreč je pomembno zagotavljati tudi preglednost na priključkih in v krivinah. S tem razlogom so bili predlagani različni infrastrukturni ukrepi, ki se dopolnjujejo z nalogami rednega vzdrževanja z ciljem zagotavljanja ustrezne preglednosti. Pri terenskih ogledih in pripravi poročil so bili večkrat ugotovljene nepravilnosti pri sami prometni opremi, predvsem pri JVO, ki lahko predstavljajo veliko tveganje za nastanek hujših posledic prometnih nesreč. Predvsem gre izpostaviti potrebe po izvedbi ukrepov za izboljšanje varnosti motoristov. Nepravilnosti oziroma neskladnosti se velikokrat pojavljajo tudi pri sami signalizaciji. Gre za pomanjkljivo izvedbo vertikalne ali pa horizontalne prometne signalizacije, pretečeno uporabno dobo prometnih znakov (zmanjšanje odbojne svetilnosti) ter slabo stanje obcestnih količkov. Pri nekaterih primerih pa je bila problematična tudi postavitve oglasnih panojev v samih križiščih. Nekateri med njimi so bili postavljeni nelegalno in na način, da so onemogočali preglednost samih križišč in priključkov.

Poročila opravljenih preiskav so bila posredovana upravljavcem cest s pozivom, naj predlagane ukrepe in priporočila preučijo in v roku enega meseca posredujejo informacije o realiziranih ukrepih (takojšnji, kratkoročni) in načrtovanih aktivnostih za izvedbo srednjeročnih in dolgoročnih ukrepov. V poglavju 3 so v vsaki tabeli obravnavane prometne nesreče, poleg predlaganih ukrepov, navedeni tudi odzivi upravljavcev. Poročila so bila poleg upravljavcem cest posredovana tudi policijski upravi, ki je sodelovala pri obravnavi prometne nesreče in terenskem ogledu izvedbe presoje oziroma raziskave.

### 3. Zaključek

Po pregledu vseh zbranih raziskav za leto 2025 lahko predpostavimo, da je bil poglavitni vzrok za nastanek večine prometnih nesreč človeški dejavnik (hitrost!), deloma pa je na nastanek prometnih nesreč vplivala tudi cestna infrastruktura (20 % oziroma 6 od 29 nesreč). Pri 31 % (9 od 29 nesreč) obravnavanih prometnih nesrečah je cestna infrastruktura vplivala na posledice prometne nesreče, ki so jih utrpeli udeleženci. Z opravljenimi raziskavami, ki slonijo tudi na terenskih ogledih obravnavanih odsekov cest, smo prišli do pomembnih in uporabnih informacij o pripadajoči cestni infrastrukturi, ki se jih pri običajnem obravnavanju prometnih nesreč ne ugotavlja. Rezultat raziskav so podana priporočila in predlogi ukrepov s katerimi se izboljša prometna varnost z vidika cestne infrastrukture.

Največ prometnih nesreč s smrtnim izidom se na slovenskih cestah zgodi na glavnih in regionalnih državnih cestah ter na lokalnih cestah, ki so razvejane po celotnem državnem in občinskem cestnem omrežju. Te ceste zaradi svojih konstrukcijskih elementov velikokrat omogočajo visoke hitrosti, kar privede do visokega tveganja za nastanek prometnih nesreč.

Raziskovanje dejavnikov nastanka prometnih nesreč na področju cestne infrastrukture je bilo v veliki meri pozitivno sprejeto s strani upravljavca DRSI, ki se dobro odziva na vsa poročila in sprejema predlagane ukrepe, kjer je to mogoče ali pa jih, tako kot lokalne skupnosti, v določenih primerih dodajajo v plane dela za prihodnje obdobje. V letu 2025 so bile raziskane tudi tri prometne nesreče na avtocestah. Zaradi ene hujše prometne nesreče (5 smrtnih žrtev) je tudi statistika smrtnih žrtev na avtocestah v letu 2025 višja kot običajno. DARS se je na vsa tri poročila odzval konstruktivno. Sodelovanje pri raziskovanju prometnih nesreč je pozitivno sprejeto tudi s strani Policije, kar je ključnega pomena za nadaljnji razvoj teh raziskav.

V skladu z Resolucijo o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2023 – 2030 (ReNPVCP23-30) je v prihodnje predvideno povečanje števila izdelanih prometno-varnostnih analiz in izvedenih ukrepov za odpravo nepravilnosti v cestni infrastrukturi. Predvidena je izdelava PV analiz za vse prometne nesreče IV. in III. kategorije, pri katerih obstaja sum, da je vzrok za nastanek prometne nesreče v sami infrastrukturi. Ciljno število analiz, na podlagi iz leta 2022, je 83 za leto 2025, 63 za leto 2028 in 50 za leto 2030.