



Univerza v Mariboru

Fakulteta za varnostne vede

Matic Obrez

**VLOGA POLICIJE NA PODROČJU
ZAGOTAVLJANJA VARNOSTI V CESTNEM
PROMETU: PRIMER POLICIJSKE UPRAVE
LJUBLJANA**

Diplomsko delo
visokošolskega študijskega programa Varnost in
policijsko delo

Ljubljana, avgust 2019



Univerza v Mariboru

Fakulteta za varnostne vede

VLOGA POLICIJE NA PODROČJU ZAGOTAVLJANJA VARNOSTI V CESTNEM PROMETU: PRIMER POLICIJSKE UPRAVE LJUBLJANA

Diplomsko delo

Študent: Matic Obrez
Študijski program: Visokošolski študijski program Varnost in policijsko delo
Mentorica: doc. dr. Maja Modic



Zahvala

Rad bi se zahvalil svoji mentorici, doc. dr. Maji Modic, za vse strokovne nasvete, vsestransko pomoč, potrpežljivost ter prijazno vodenje pri nastajanju diplomske naloge. Iskrena hvala tudi moji družini, mami Sonji, očetu Zoranu in bratu Nejcu, ki so mi tekom študija stali ob strani. Hvala za vso podporo, finančno pomoč in spodbude v vseh letih študija. Zahvaljujem se tudi svoji partnerici Teji, ki me je spodbujala in motivirala v času nastajanja diplomske naloge.

Vloga policije na področju zagotavljanja varnosti v cestnem prometu: primer Policijske uprave Ljubljana

Ključne besede: policija, zagotavljanje varnosti, cestni promet

Povzetek

V nalogi je predstavljeno delo policije na področju cestnega prometa s poudarkom na primeru delovanja Policijske uprave Ljubljana. Predstavljena sta organizacija policije in območje, ki ga uprava pokriva. Na področju cestnega prometa policija za vzpostavitev reda uporablja oziroma deluje po različnih zakonih, ki so predstavljeni v nalogi. Glede na zakone policija pri kontrolah prometa nad udeleženci v cestnem prometu uporablja ukrepe, nad kršitelji zakonov pa tudi sankcije. S tem želi zagotoviti čim boljše stanje prometne varnosti ter manjše število smrtnih žrtev na cestah.

Namen diplomske naloge je bil predstaviti in ugotoviti dejansko vlogo policije v cestnem prometu s poudarkom na primeru delovanja Policijske uprave Ljubljana. Glede na to, da je temelj dobrega delovanja in sodelovanja zaupanje, je bilo potrebno ugotoviti, kakšno je zaupanje v delo policije na področju cestnega prometa. Stanje prometne varnosti je eden izmed glavnih vidikov uspešnosti preventivnih akcij in vseh poostrenih nadzorov policije, ki ga lahko najlažje prikažemo s številom smrtno ponesrečenih v prometnih nesrečah oziroma s številom prometnih nesreč. Kot je bilo že omenjeno, skušamo stanje prometne varnosti izboljšati s preventivnimi akcijami, s katerimi v sodelovanju s policijo različni organi in društva ozaveščajo državljane in udeležence v prometu z določeno problematiko. V skladu s tem je bilo potrebno ugotoviti, ali drži teza, da preventivne akcije pripomorejo k izboljšanju prometne varnosti.

V sklopu predstavitve vloge policije v cestnem prometu je bila izvedena tudi anketa, ki je temeljila predvsem na teoretičnih podlagah, ki so bile predstavljene v nalogi. Prav tako je bil cilj ugotoviti, kakšno je trenutno stanje na slovenskih cestah in kakšno mnenje imajo anketirani o delu policije na področju cestnega prometa. Anketa je bila izvedena med ljudmi na območju Policijske uprave Ljubljana.

Na podlagi raziskav je bilo ugotovljeno, da preventivne akcije pripomorejo k izboljšanju prometne varnosti, prav tako se je izkazalo, da anketirani dobro poznajo posamezne preventivne akcije s področja cestnega prometa. Prav tako je bilo pozitivno ocenjeno zaupanje v delo policije na področju varnosti v cestnem prometu in v splošno delo policije.

Role of the police on the area of ensuring road safety: example of Police Directorate Ljubljana

Key words: police, ensuring safety, road traffic

Summary

The diploma thesis presents the work of the police in road traffic with an emphasis on the Police Directorate Ljubljana. It represents the police organization and the area, which is covered by the police directorate. To restore order in the traffic the police uses or acts according to various laws, which are presented in the thesis. According to the laws, the police uses different measures during traffic controls and sanctions against violators, with which it tries to achieve the best possible road safety and reduce the number of road fatalities.

The purpose of the diploma thesis was to present and determine the actual role of the police in road transport with an emphasis on the operation of the Police Directorate Ljubljana. Considering that trust and confidence are the cornerstones of good functioning and cooperation, it was necessary to determine if people have trust in the police work, when it comes to road traffic. The state of road safety is one of the main aspects of successful preventive actions and all strict police inspections, which can be easily demonstrated with the number of fatalities in road accidents or with the number of accidents. As before mentioned, we try to improve the road safety with the preventive actions, with which the different organizations and societies in collaboration with the police make people aware of certain problems. In accordance with that it was necessary to establish, if the preventive actions positively influence the road safety. The research showed that they do, it also showed that the interviewees know the preventive actions in road traffic well. They also trust in the police work in general and when it comes to safety in traffic.

As a part of the presentation of police role in road traffic we also carried out a questionnaire, supported by the theory, presented in the thesis. The aim was also to estimate the momentary state on Slovenian roads and the interviewees' opinion about police work in

road traffic. The questionnaire was carried out among people in the region of Police Directorate Ljubljana.

Kazalo vsebine

1	Uvod	1
1.1	Cilj in namen diplomskega dela.....	2
1.2	Predpostavke in omejitve diplomskega dela	3
1.3	Predvidene metode zaključnega dela	3
2	Organizacija policije.....	4
3	Zakoni s področja cestnega prometa	7
3.1	Zakon o pravilih cestnega prometa.....	7
3.2	Zakon o voznikih.....	7
3.3	Zakon o cestah	8
3.4	Zakon o prekrških	8
3.5	Zakon o motornih vozilih.....	9
4	Stanje prometne varnosti.....	10
4.1	Elementi varnosti v prometu.....	12
4.2	Stanje prometne varnosti v Sloveniji	14
4.3	Vizija nič.....	15
4.4	Preventivne akcije	16
4.4.1	Hitrost.....	16
4.4.2	Alkohol.....	16
4.4.3	Uporaba mobilnega telefona	17
4.4.4	Varnostni pas.....	17
5	Ukrepi policistov v prometu	18
5.1	Statistika prometnih nesreč na območju Policijske uprave Ljubljana.....	23
5.2	Nadzor prometa	25
5.3	Tehnična sredstva za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu	26
6	Zaupanje v delo policije.....	27
7	Anketa	29
8	Rezultati.....	30
9	Razprava	38
10	Zaključek.....	40
	Viri in literatura	42

Kazalo slik

Slika 5.1: Območje PU Ljubljana.....	5
Slika 4.1: Višina padca in hitrost vozila.....	11
Slika 4.2: Dejavniki povezani s prometno varnostjo.	12

Kazalo tabel

Tabela 5.1: Število najpogostejših ukrepov v letih 2012–2017 na območju PU Ljubljana.....	19
Tabela 5.2: Ukrepi zoper prekrškarje v letih 2012–2017 na območju PU Ljubljana.	21

Kazalo grafov

Graf 4.1: Število osebnih avtomobilov.....	13
Graf 5.1: Število vseh ukrepov	20
Graf 5.2: Število plačilnih nalogov in opozoril.....	21
Graf 5.3: Število mrtvih v prometnih nesrečah (alkohol in hitrost) v letih 2012–2017 na območju PU Ljubljana	22
Graf 5.4: Vrste poškodb v prometnih nesrečah v letih 2014–2018 na območju PU Ljubljana	24
Graf 5.5: Število prometnih nesreč v letih 2014–2018 na območju PU Ljubljana	24
Graf 8.1: Spoli anketirancev	30
Graf 8.2: Starostne skupine anketirancev	30
Graf 8.3: Ocene dela policije na področju zagotavljanja varnosti v cestnem prometu	31
Graf 8.4: Ocene prometne varnosti po mnenju anketirancev	32
Graf 8.5: Ocene izboljševanja prometne varnosti v primerjavi s preteklimi leti.....	32
Graf 8.6: Ocene izvajanja zadostnega števila aktivnosti policije za večjo varnost v cestnem prometu	33
Graf 8.7: Ocene uspešnosti preventivnih akcij za večjo varnost v cestnem prometu	34
Graf 8.8: Ocene prometne vzgoje otrok za večjo varnost v cestnem prometu	35
Graf 8.9: Preventivne akcije na področju cestnega prometa.....	36
Graf 8.10: Sodelujoči za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu	37

Uporabljene kratice in simboli

GPU	Generalna policijska uprava
PU	Policijska uprava
PP	Policijska postaja
BDP	Bruto domači proizvod
MNZ RS	Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije
AVP RS	Agencija za varnost prometa Republike Slovenije

1 Uvod

Vemo, da se je v današnjem času cestna infrastruktura zelo razvila. Prav tako se je povečal promet vseh vrst vozil na slovenskih cestah, s tem pa se je povečala tudi potencialna ogroženost udeležencev v cestnem prometu. Ena izmed temeljnih nalog policije je zagotavljanje varnosti v cestnem prometu, kar je opredeljeno tudi v Zakonu o nalogah in pooblastilih policije («Zakon o nalogah in pooblastilih policije [ZNPPol], 2013«).

Policija pri svojem delu uporablja različne metode za odkrivanje kršiteljev cestnoprometnih predpisov. Prav tako kot deluje represivno oziroma kaznovalno, deluje tudi preventivno, kar pomeni, da s preventivnimi akcijami ozavešča ljudi o nevarnostih v cestnem prometu. S tem se vsaj večina voznikov v času trajanja akcij seznanijo in posledično prilagodijo svojo vožnjo oziroma obnašanje v cestnem prometu, tako da v skladu z zmanjšanjem prekrškov v tistem obdobju prihaja tudi do manjšega števila prometnih nesreč. Akcije velikokrat izvajajo tudi v sodelovanju z drugimi organi, kot so recimo Agencija za varnost prometa Republike Slovenije, Avto-moto zveza Slovenije, Ministrstvo za zdravje, DrogArt, ter v zadnjem času vse pogosteje tudi z občinskimi redarstvi.

Za stanje prometne varnosti v Sloveniji bi lahko rekli, da se počasi izboljšuje. Po statističnih analizah iz leta 2017 je bilo razvidno, da se je v primerjavi z letom 2016 zmanjšalo število umrlih udeležencev v prometu, prav tako pa se je zmanjšalo število oseb s hujšimi ali lažjimi poškodbami. Še vedno pa ostajajo vzroki za prometne nesreče enaki, to so neprilagojena hitrost, alkohol in vožnja po nasprotnem pasu (Uredništvo, 2018).

Policija je v skladu z zakonskimi določili («Zakon o pravilih cestnega prometa [ZPrCP], 2013«) dolžna zagotoviti varnost v cestnem prometu, in sicer z izvajanjem nadzora in urejanjem prometa na javnih in nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet, ter ustrezno ukrepati zoper kršitelje cestnoprometnih predpisov. Na teh cestah policija nadzira prevoznost in stanje na cestah, vozila, tovor v in na vozilih, voznike ter ostale udeležence v prometu («ZPrCP«, 2013). Pri delovanju v cestnem prometu policija izvaja nadzor in skrbi za spoštovanje vrste zakonov s

področja cestnega prometa. Najpomembnejši zakoni so Zakon o pravilih cestnega prometa, Zakon o motornih vozilih, Zakon o cestah in Zakon o voznikih.

V prihodnje je policijo na področju nadzora cestnega prometa potrebno veliko bolj izobraziti in usposobiti z novimi tehnologijami ter uporabiti uspešne policijske prakse iz tujih držav. Hkrati je potrebno začeti izvajati nove in inovativne pristope za ugotavljanje kršitev, ki so se v testnem obdobju že dobro obnesli, na primer sekcijsko merjenje hitrosti na avtocestah, izboljšanje testov za ugotavljanje psihofizičnega stanja voznika, ob tem pa je potrebno zagotoviti tudi ostala tehnična sredstva, ki so tudi v pomoč policiji, kot je recimo zagotovitev računalnikov s programi za ugotavljanje kršitev voznikov tovornih vozil, računalniških tablic s programom E-policist, sistem za prepoznavo registrskih števil, True Cam za ugotavljanje varnostne razdalje ali pa skener kot pripomoček pri ogledih krajev prometnih nesreč.

1.1 Cilj in namen diplomskega dela

Namen diplomske naloge je raziskati in prikazati, kakšno vlogo ima policija pri zagotavljanju varnosti v cestnem prometu. Ob tem smo podrobneje raziskali območje Policijske uprave Ljubljana in prikazali delo in probleme s katerimi se srečuje policija na področju zagotavljanja varnosti v cestnem prometu.

Cilj naloge je predstaviti dejansko stanje varnosti v cestnem prometu na območju Policijske uprave Ljubljana in prikazati primerjavo s preteklimi leti. Statistične podatke smo prikazali tudi s pomočjo uradnih poročil ocen prebivalcev o delu policije. Ob tem smo prikazali tudi pomen preventivnih akcij v cestnem prometu in predstavili uspešnost oziroma neuspešnost le-teh. S pomočjo uradnih statističnih poročil slovenske policije smo predstavili tudi število prometnih nesreč na območju Policijske uprave Ljubljana v obdobju petih let. Predstavili smo tako vzroke za nastanek prometnih nesreč kot tudi posledice le-teh.

1.2 Predpostavke in omejitve diplomskega dela

Hipoteza 1:

Zaupanje v delo policije na področju varnosti v cestnem prometu se izboljšuje.

Hipoteza 2:

Preventivne akcije izboljšujejo prometno varnost.

Hipoteza 3:

Vsako leto beležimo manj prometnih nesreč na območju Policijske uprave Ljubljana (v obdobju petih let).

Omejitve zaključnega dela so se pojavile predvsem pri izvajanju ankete, saj so lahko v njej sodelovali le ljudje iz območja občin Policijske uprave Ljubljana. V anketi je bilo potrebno zajeti vzorec ljudi vseh generacij, izobrazbe in različnih primerov udeležbe v cestnem prometu, s čimer smo lahko pridobili podatke, ki so se najbolj približali dejanskemu stanju. Prav tako je verjetno, da nekateri ljudje kljub anonimnosti niso želeli sodelovati v anketi.

1.3 Predvidene metode zaključnega dela

Pri izdelavi zaključne naloge smo uporabili opisno metodo dela za teoretični del, za predstavitev podatkov pa smo uporabili tudi statistično primerjalno metodo iz različnih uradnih poročil Slovenske policije in drugih organov s področja cestnega prometa. Izdelali smo tudi anketo, na podlagi katere smo grafično in primerjalno predstavili dobljene rezultate. Anketa se je izvajala med prebivalci osrednje Slovenije oziroma med občani, ki spadajo pod Policijsko upravo Ljubljana. Anketa je bila aktivna od 21. 6. 2019 do 10. 7. 2019.

2 Organizacija policije

Policija kot organizacija deluje na treh ravneh, in sicer na državni, regionalni in lokalni. Državno raven predstavlja Generalna policijska uprava, regionalno predstavljajo policijske uprave v posameznih regijah, lokalno pa predstavljajo policijske postaje.

Generalna policijska uprava (v nadaljevanju GPU) pri svojem delu predvsem usmerja, načrtuje in nadzoruje delovanje policije, obenem opravlja naloge s področja policijskega dela ter spremlja in pripravlja analize poročil, ki se nanašajo na delo policije. Pod GPU spadajo naslednja področja:

- Služba generalnega direktorja policije,
- Uprava uniformirane policije,
- Uprava kriminalistične policije,
- Nacionalni forenzični laboratorij,
- Uprava za policijske specialnosti,
- Policijska akademija,
- Urad za informatiko in telekomunikacije (Policija, n. d. c).

Policijska uprava (v nadaljevanju PU) nadzoruje in skrbi za izvajanje policijskih nalog na območju regije, ki jo pokriva policijska uprava, oziroma vseh policijskih postaj na tem območju. V Sloveniji imamo 8 policijskih uprav, ki jih vodijo direktorji (PU Celje, PU Koper, PU Kranj, PU Ljubljana, PU Nova Gorica, PU Maribor, PU Novo mesto, PU Murska Sobota). Pod PU spadajo naslednji sektorji:

- Služba direktorja policijske uprave,
- Sektor uniformirane policije,
- Sektor kriminalistične policije,
- Operativno-komunikacijski center,
- Služba za operativno podporo (Policija, n. d. d).

Policijska uprava (v nadaljevanju PU) Ljubljana meri 4290 km² oziroma zavzema 21,2 % celotnega ozemlja Slovenije. Območje je teritorialno razdeljeno na Mestno občino Ljubljana ter na 37 ostalih upravno organiziranih občin. PU Ljubljana predstavlja večinoma osrednji del Slovenije, na jugovzhodu pa ima tudi približno 93 km meje z Republiko Hrvaško. Na območju PU Ljubljana živi okoli 616 231 prebivalcev, značilna pa je tudi velika dnevna migracija prebivalstva, zlasti v glavno mesto. Posledica tega je tudi velika obremenitev železniške in še posebej cestne infrastrukture, tako da predstavlja zagotavljanje varnosti v cestnem prometu policiji eno pomembnejših nalog (Policija, n. d. d).

Območje Policijske uprave Ljubljana:



Slika 2.1: Območje PU Ljubljana

(Vir: Policija, n. d. d).

Na območjih policijskih uprav za neposredno izvajanje policijskih nalog skrbijo policijske postaje. PP vodi komandir, ki vodi policijsko postajo ter načrtuje, usmerja in organizira delo na posameznih postajah. Za svoje delo odgovarja direktorju policijske uprave. Opravljanje neposrednih policijskih nalog poteka na policijskih postajah, med katere spadajo:

- Policijska postaja,
- Postaja prometne policije,
- Postaja mejne policije,
- Postaja pomorske policije,
- Postaja letališke policije,
- Postaja konjeniške policije,
- Postaja vodnikov službenih psov,
- Policijska postaja za izravnalne ukrepe (Policija, n. d. č).

3 Zakoni s področja cestnega prometa

3.1 Zakon o pravilih cestnega prometa

V tem zakonu so opredeljeni predpisi, ki se nanašajo na zagotavljanje varnega in nemotnega cestnega prometa s strani udeležencev v prometu. Vsak udeleženec v prometu mora skrbeti za nemoten in varen potek prometa, prav tako s svojimi ravnanji ne sme ovirati ali ogrožati ostalih udeležencev in jim povzročati škode. Predpisi v zakonu so razdeljeni na več delov, ki opredeljujejo dovoljeno oziroma potrebno ravnanje udeležencev v prometu ter pooblastila uradnih oseb v primeru kršenja le-teh ravnanj. Neposredni nadzor nad izvrševanjem določb tega zakona v Sloveniji izvaja policija. Policisti pri svojem delu nadzirajo in urejajo promet na javnih in ostalih nekategoriziranih cestah, poleg tega so dolžni preverjati tudi stanje in prevoznost cest in vozil, ki se pojavijo v cestnem prometu, kot tudi vseh udeležencev cestnega prometa. Poleg policije imajo v Sloveniji določene pristojnosti oziroma pooblastila v cestnem prometu tudi vojaška policija in občinska redarstva (»ZPrCP«, 2013).

3.2 Zakon o voznikih

S tem zakonom se določa izvajanje nalog na področju preventive in varnosti v cestnem prometu, prav tako opredeljuje pogoje voznikov za udeležbo, usposabljanje kandidatov za voznike motornih vozil ter pogoje za opravljanje voznških izpitov. Pri vzgoji v cestnem prometu policija sodeluje z Javno agencijo Republike Slovenije za varnost prometa, v program pa se vključijo tudi posamezne lokalne skupnosti, društva, prostovoljci in nevladne organizacije s področja varnosti cestnega prometa. Policija nadzira izvajanje določb zakona le v primerih, ki določajo prekrške v cestnem prometu, strokovni nadzor nad ostalimi določbami pa opravljajo ministrstvo za promet oziroma inšpekcijske službe (»Zakon o voznikih [ZVoz-1]«, 2010).

3.3 Zakon o cestah

Ta zakon ureja kategorizacijo javnih cest, enotna pravila za gradnjo, upravljanje in vzdrževanje vseh javnih cest. Nadzor nad določbami tega zakona izvajajo na javnih cestah policisti, na občinskih in nekategoriziranih cestah pa lahko nadzor izvajajo tudi občinska redarstva. Poleg tega izvajajo tudi nadzor izrednih prevozov ter tehtanje vozil na javnih cestah. Nadzor nad počivališči ob javnih cestah izvajajo predvsem cestninski nadzorniki. Vsi nadzirajo izvajanje tega zakona v okviru nadzora cestnega prometa (»Zakon o cestah [ZCes-1]«, 2010).

3.4 Zakon o prekrških

»Ta zakon določa splošne pogoje za predpisovanje prekrškov in sankcij zanje, splošne pogoje za odgovornost za prekrške, za izrekanje in za izvršitev sankcij za prekrške, postopek za prekrške ter organe in sodišča za odločanje o prekrških.« (»Zakon o prekrških [ZP-1]«, 2011)

Glede na določila Zakona o prekrških, ki se nanašajo na varnost cestnega prometa, se kot glavna sankcija predpiše globa. Namesto globe se kršitelju lahko izreče tudi opomin, poleg tega, pa se kršitelju lahko izrečejo kot stranska sankcija kazenske točke, po možnosti s prenehanjem veljavnosti oziroma prepovedjo uporabe vozniškega dovoljenja in prepoved vožnje motornega vozila. Kazenske točke se izrečejo v razponu od 1 do 18 kazenskih točk, odvisno od teže storjenega prekrška, pri čemer izrečenih 18 kazenskih točk pomeni odvzem vozniškega dovoljenja. Če voznik v času 2 let doseže ali preseže število 18 kazenskih točk, mu sodišče odvzame vozniško dovoljenje za tisto kategorijo motornih vozil, s katerimi je dosegel ali presegel število 18 kazenskih točk. Za prekršek zoper varnost cestnega prometa se za prekršek pri katerem je z dejanjem nastala škodljiva posledica se sme izreči tudi sankcija prepovedi vožnje motornega vozila določene vrste ali kategorije (»ZP-1«, 2011).

3.5 Zakon o motornih vozilih

S tem zakonom so določeni pogoji za udeležbo motornih in priklopnih vozil v cestnem prometu ter za njihovo registracijo. Na kratko, opredeljujejo tehnične brezhibnosti in pogoje za možno udeležbo vozil v prometu. Policija nadzoruje spoštovanje določil tega zakona med nadzorom cestnega prometa, prav tako pa ima v skladu s tem zakonom inšpekcijski nadzor inšpektorata za promet pravico zaustaviti in preveriti tehnično brezhibnost vozila. Voznik je dolžan izročiti inšpektorju dokumente in druga dokazila, ki jih mora imeti pri sebi. Policist oziroma inšpektor lahko v skladu s pooblastili izloči iz prometa vozila, ki niso tehnično brezhibna («Zakon o motornih vozilih [ZMV-1]«, 2017).

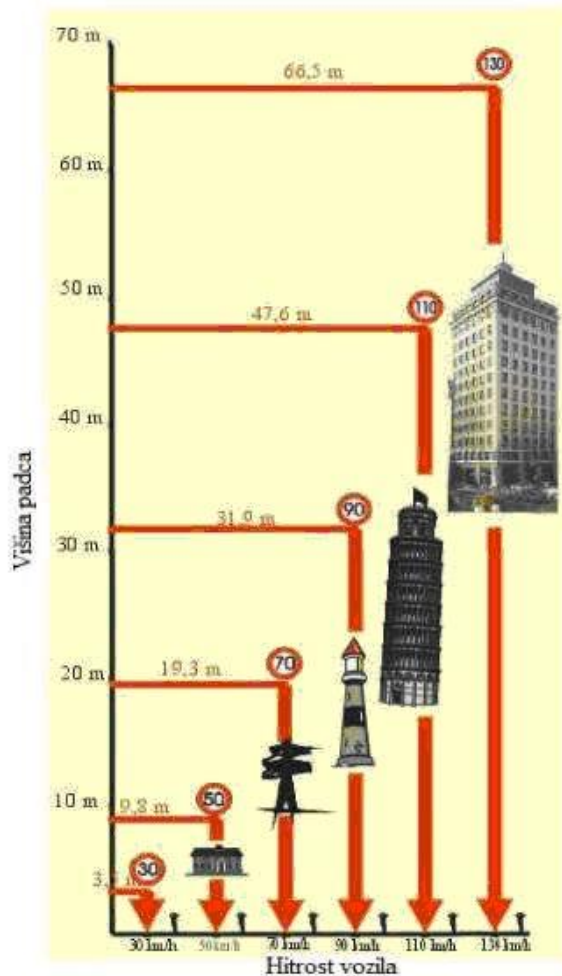
Poleg teh zakonov s področja cestnega prometa, ki so najpomembnejši za varovanje le-tega, lahko omenimo, da obstaja še vrsta drugih zakonov, s katerimi se policija in drugi varnostni organi srečujejo pri nadzoru cestnega prometa. Mednje sodijo:

- Zakon o prevozu nevarnega blaga,
- Zakon o prevozih v cestnem prometu,
- Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu,
- Zakon o javnih cestah,
- Zakon o občinskem redarstvu.

4 Stanje prometne varnosti

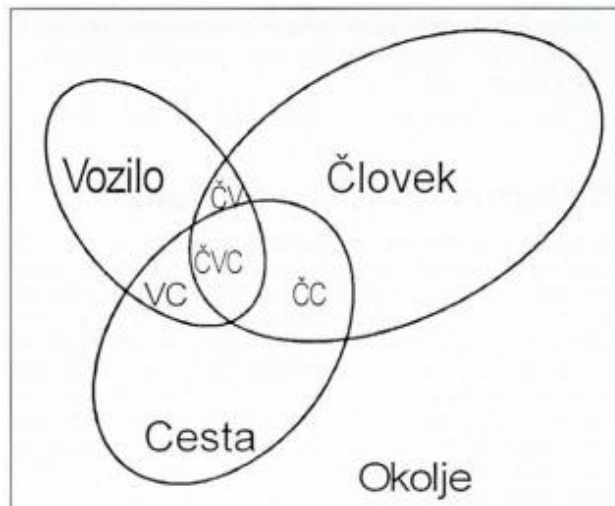
Stanje prometne varnosti lahko ocenimo na več načinov. Eden izmed pokazateljev stanja je število prometnih nesreč, drugi dejavnik pa predstavlja število mrtvih ali telesno poškodovanih v prometnih nesrečah. Vsem organom, ki si vsako leto prizadevajo zmanjšati ta števila, je jasno, da problematike ni mogoče rešiti čez noč, za to je potrebnih več generacij pravilnega ozaveščanja in izobraževanja na tem področju. Vemo, da se število mrtvih v prometnih nesrečah skozi leto spreminja, največ jih je v obdobju poletnih mesecev, žrtev na enoslednih vozil pa je največ na začetku motoristične sezone. V današnjem času se vse več ljudi drži pregovora »čas je denar«, kar pomeni, da se nam vse bolj mudi na vsakem koraku, s čimer si želimo pridobiti nekaj dodatnega časa tudi v prometu. A vendar nas občutek pridobljenega časa s hitrejšo vožnjo večkrat prevara. Tuji strokovnjaki so izdelali raziskavo, v kateri so spremljali vožnjo dveh vozil, kjer je eden izmed voznikov vozil z normalno hitrostjo, drugi pa je ves čas vozil z največjo možno hitrostjo. Raziskava je potekala na cesti z gostim dvosmernim prometom. Za boljšo predstavbo lahko za primer ceste vzamemo relacijo Ljubljana–Celje zaradi podobnosti ceste, ki je podana v raziskavi. Glede na rezultate raziskave in po izračunih lahko rečemo, da bi na cesti od Ljubljane do Celja voznik, ki je vozil z največjo možno hitrostjo, prihranil le 3 minute. Ob tem je potrebno dodati, da pride takšen voznik na cilj bistveno bolj psihično utrujen kot ob normalni vožnji, saj je izpostavljen večji nevarnosti ob prehitevanjih, poleg tega pa se poveča tudi možnost za nastanek prometne nesreče (Žlender, 1994).

Po določenih raziskavah strokovnjakov je najbolj optimalna hitrost za vožnjo v naseljih 48 km/h. Ob tem je to še najvišja hitrost, ki omogoča sodelovanje v cestnem prometu tudi pešcem, kolesarjem, otrokom in starejšim ljudem. Pa vendar že ta hitrost predstavlja veliko nevarnost v prometnih nesrečah, v katerih so udeleženi pešci, saj je pri trku z vozilom, ki vozi 48 km/h 50 % verjetnost, da pešec utрпи hujše ali smrtne poškodbe. Pri hitrosti 30 km/h pa pešec navadno utрпи le lažje poškodbe. Kot je razvidno iz Slika 4.1, je trk vozila s pešcem pri hitrosti 50 km/h enak padcu s približno 10 metrov, trk pri hitrosti 130 km/h pa je enak padcu z Ljubljanskega nebotičnika, pri čemer pešec nima nikakršnih možnosti za preživetje (Policija, n. d. e).



Slika 4.1: Višina padca in hitrost vozila
(vir: Policija, n. d. e).

Poškodbe in umrljivost v prometnih nesrečah so odvisne predvsem od razvitosti posamezne države, razvitosti državnega voznega parka in ukrepov za izboljševanje prometne varnosti. V razvitih državah se stopnja umrljivosti z vsakim letom počasi manjša, narašča pa v deželah v razvoju ter na območju Vzhodne Evrope. Med najranljivejše udeležence v prometu spadajo pešci in kolesarji, zlasti otroci in starejši. Prometne nesreče lahko za seboj pustijo nenadomestljive posledice, kot je seveda izguba življenja, hujše poškodbe pa lahko pomenijo visoko stopnjo invalidnosti ter ostale posledice, ki jih imajo preživeli. Glede na ocene Evropske unije imajo samo razvitejšje države letno 2 do 3 odstotke BDP izgub zaradi posledic nesreč v cestnem prometu. Prometne nesreče so posledica treh elementov – človeka kot udeleženca v prometu, vozila in okolja oziroma ceste – ki so med seboj povezani (Žlender, 1994).



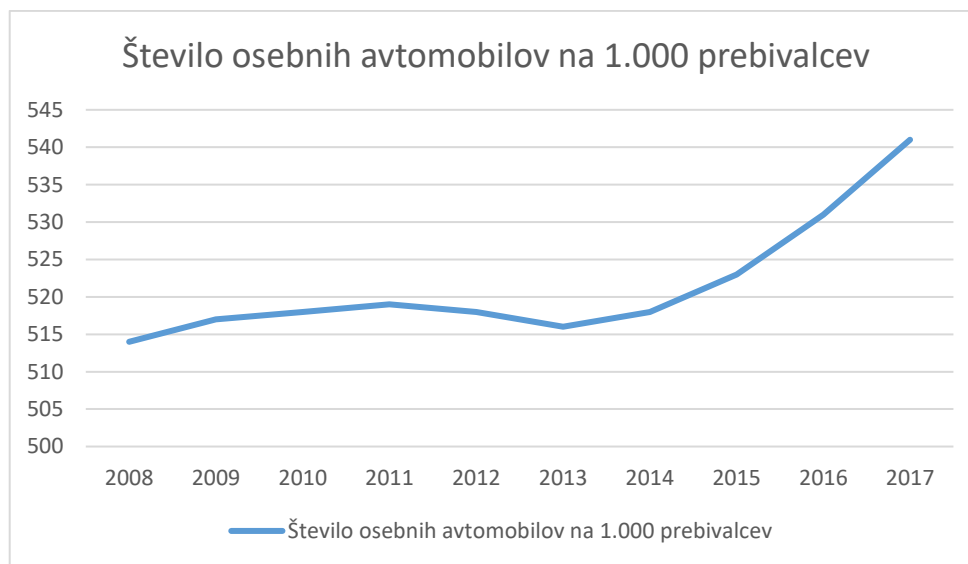
Slika 4.2: Dejavniki povezani s prometno varnostjo
(vir: Žlender, 1994).

4.1 Elementi varnosti v prometu

Človek je v povezavi elementov varnosti v cestnem prometu najpomembnejši člen, saj se največ nesreč zgodi prav zaradi subjektivnih ali objektivnih dejavnikov pri ljudeh. Sem prištevamo psihofizično stanje voznikov oziroma vožnjo pod vplivom alkohola, drog ali drugih prepovedanih substanc. Ob tem ima tudi velik vpliv zaspanost oziroma utrujenost voznikov, ki se pogosto pojavi med vozniki tovornih vozil, ki ne spoštujejo določil o obveznih počitkih. Omenimo lahko tudi druge stvari, ki lahko vplivajo na varnost, kot je recimo stres posameznika ali pa samo poslušanje glasne glasbe. Poleg psihofizičnega stanja ima ogromen vpliv tudi vzgoja oziroma kultura človeka, zato je pomembno, da se otroci začnejo učiti in soočati s pravilno vzgojo o udeležbi v cestnem prometu čim hitreje, že kot predšolski otroci. K pravilni vzgoji morajo zato prispevati vsi družbeni dejavniki v otrokovem odraščanju, pri čemer imata najpomembnejšo vlogo starši oziroma družina ter šola (Osmanagić, 2012).

Vozilo je v sodobnem času del vsakdana in je nepogrešljivo v slovenskih gospodinjstvih. Ne samo da ima v Sloveniji vsako gospodinjstvo avtomobil, število vozil je takšno, da ima v povprečju avtomobil vsak drugi Slovenec oziroma je v Republiki Sloveniji po statističnih podatkih 541 vozil na 1000 prebivalcev. Če za primerjavo vzamemo leto 2007, ko je bilo v Sloveniji 501 vozilo na

1000 prebivalcev, ugotovimo, da se je do leta 2017 število povečalo za 40 vozil. Ob naraščajočem številu vozil pa se z leti veča tudi njihova povprečna starost. Če primerjamo povprečno starost vozil leta 2006, ko je bila ta 7,6, in leta 2016, ko je bila starost 9,9, ugotovimo, da se je povprečna starost vozil v obdobju desetih let zvišala za skoraj dve leti in pol (SURS, 2019).



Graf 4.1: Število osebnih avtomobilov
(vir: SURS, 2019).

Poleg starosti imajo zelo pomembno vlogo pri varnosti vozila tudi pnevmatike. Z raziskavo podjetja GoodyearDunlop so ugotovili, da vozniki ne vedo dovolj o pomembnosti pravih pnevmatik. Ob tem je potrebno poudariti, da sta za varnost vozila pomembna tudi redno vzdrževanje pnevmatik in ob obrabi tudi njihova menjava. Rezultati raziskave so pokazali, da preveč ljudi ne posveča dovolj pozornosti povezavi med izborom pravih pnevmatik in varnostjo v cestnem prometu. Zaskrbljujoč pa je bil tudi podatek, da se več kot tretjina voznikov prevaža z že izrabljenimi pnevmatikami, kar predstavlja veliko tveganje za prometne nesreče (Osmanagić, 2012). Prometna varnost predstavlja globalen problem, kar vedo tudi proizvajalci vozil. Z vse boljšimi in inovativnimi izboljšavami vozil želijo pridobiti kupce, saj lahko z gotovostjo trdimo, da so pri večini kupcev varnost vozila oziroma varnostni sistemi, ki nas v nekaterih primerih lahko tudi rešijo najhujših scenarijev, na prvem mestu.

Cesta ima kot tretji element prometne varnosti zelo velik pomen. V prometnem smislu sem štejejo tudi ostale dele cestne infrastrukture, kot so recimo kolesarska steza, pločniki za pešce, viadukti, predori ter vsa prometna signalizacija za urejanje prometa. Na varnost vpliva predvsem stanje cest, na varnost pa ima lahko velik vpliv tudi vreme, saj lahko dež ali sneg povzročata neposredno nevarnost za nastanek nesreče na cestah, zato je redno vzdrževanje cest nujno potrebno. Le-te so v Sloveniji v primerjavi z ostalimi državami, po katerih se zgleujemo, v zelo slabem stanju. Eden izmed razlogov za to je dejstvo, da je v evropskem smislu Slovenija tranzitna država, kar pomeni, da povezuje balkanske države z večjim delom ostale Evrope. S tem se vsakodnevno po slovenskih cestah vozi veliko tovornih vozil, ki povzročajo največ škod na slovenskih cestah (Osmanagić, 2012).

4.2 Stanje prometne varnosti v Sloveniji

Glede stanja prometne varnosti lahko rečemo, da se z vsakim letom izboljšuje. Glede na države članice EU spadamo v sredino med razvitimi državami, ki imajo najmanj smrtnih žrtev prometnih nesreč na milijon prebivalcev, in med države v razvoju ter Vzhodno Evropo, kjer je smrtnih žrtev največ (AVP RS, 2018). Seveda si vsaka država prizadeva, da bi število karseda znižala, saj vsaka smrtna žrtev pusti posledice. Vemo, da je vsako življenje neprecenljivo in nima cene, vendar povzroči vsaka žrtev prometne nesreče državi tako družbeno kot tudi finančno škodo. Za vsako državo izboljševanje prometne varnosti predstavlja velik izziv, predvsem zato, ker živimo v času razvoja in bliskovitega naraščanja motorizacije in mobilnosti. Po podatkih uradnih statistik policije je v letu 2017 prišlo do 5011 prometnih nesreč, v katerih je življenje izgubilo 25 oseb. Leto prej je bilo 5337 prometnih nesreč, med katerimi se jih je 39 končalo s smrtnimi žrtvami. Leta 2013 je prišlo do 5756 prometnih nesreč, v katerih je umrlo 25 oseb (Policija, 2018). Glede na prometno varnost izpred 16 let lahko ugotovimo, da je danes stanje v prometu praktično več kot enkrat boljše, saj je leta 2003 prišlo do 13 530 prometnih nesreč, v katerih je življenje izgubilo 54 oseb; še slabše je bilo leto kasneje, ko je število smrtnih žrtev naraslo na 64. Z gotovostjo pa lahko trdimo, da se v zadnjih 16 letih ni spremenil vzrok, ki povzroči največje število prometnih nesreč in žrtev, to je hitrost (Policija, 2004).

Dandanes lahko z različnimi posegi v cestno infrastrukturo izboljšamo prometno varnost. To lahko storimo z otoki, ki voznika prisilijo k zmanjševanju hitrosti, ob tem pa morajo biti prometni otoki dovolj veliki, da vozniki prisilno spremenijo smer vožnje in posledično zmanjšajo hitrost ob približevanju križišču, prehodu za pešce ali pa ob vstopu v naselje. Eden izmed bolj inovativnih pristopov, ki so se ga začeli posluževati v vseh mestih po vsej Sloveniji, pa predstavljajo krožna križišča.

4.3 Vizija nič

Vizija nič predstavlja filozofijo, s katero želimo zmanjšati število žrtev – tako smrtnih kot težko poškodovanih – zaradi prometnih nesreč na slovenskih cestah. Vizija deluje na vseh področjih – od varne cestne infrastrukture, varnosti vozil, ozaveščanja o problematiki in izvajanja vzgoje do zakonodaje. Začetki nastanka Vizije nič segajo v leto 1994, ko se je ideja rodila na Švedskem. Že tri leta kasneje jo je švedski parlament umestil v zakonodajo kot enega izmed temeljev za zagotavljanje večje varnosti v prometu. Zaradi uspešnosti Švedske in ostalih skandinavskih držav na področju zagotavljanja varnosti v cestnem prometu, ki so postale zgled za ostale države, je Vizija nič kmalu postala temeljni cilj ostalih programov za varnost v cestnem prometu tako znotraj Evropske unije kot tudi drugje po svetu. Slovenija je Vizijo nič pričela izvajati z izdajo Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013 do 2022, in sicer 23. aprila leta 2013. Vizija nič je opredeljena v resoluciji kot: »NIČ SMRTNIH ŽRTEV IN NIČ HUDO TELESNO POŠKODOVANIH OSEB ZARADI PROMETNIH NESREČ V SLOVENIJI.« V Sloveniji pomen in izvajanje preventivnih aktivnosti širi zavod Varna pot. Ideja vsakega posameznika sili k spremembi razmišljanja, ga zavezuje k odgovornemu ravnanju v cestnem prometu s ciljem zmanjševanja žrtev na cestah. Pri tem sodelujejo prostovoljci ter žrtve prometnih nesreč in njihovi svojci, ki so zaradi neodgovornih posameznikov v prometu zaznamovani za celo življenje. Na preventivnih in izobraževalnih programih delijo svoje izkušnje s prometnimi nesrečami, s čimer želijo preprečiti najbolj črne scenarije prometnih nesreč ter poudariti pomen odgovornosti vsakega udeleženca v cestnem prometu (Vizija nič, n.d.). Po statističnih podatkih vsako leto po svetu v prometnih nesrečah umre okoli 1,25 milijona ljudi, 20 do 50 milijonov je poškodovanih, nekateri tako hudo, da jih približno 5 milijonov za vedno ostane invalidnih. Skoraj 60 % umrlih pa spada v starostno

skupino od 15 do 44 let. Če postavimo na stran misel, da je vsako življenje neprecenljivo, so družbeno-gospodarski stroški zaradi žrtev prometnih nesreč ocenjeni na 128 milijard evrov na leto (Vizija nič, n.d.).

4.4 Preventivne akcije

Preventivne akcije v prometu predstavljajo enega izmed glavnih delov prometne vzgoje, saj z njimi opozarjamo na posledice, ki se lahko zgodijo ob neupoštevanju cestnoprometnih predpisov. V Sloveniji v sodelovanju s Slovensko policijo preventivne akcije izvaja in nadzoruje Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. S potekom akcij se želi ozaveščati udeležence v cestnem prometu z različnimi delavnicami in poostrenimi nadzori policije tekom akcije.

4.4.1 Hitrost

V Sloveniji je hitrost eden izmed glavnih vzrokov oziroma najpogostejši razlog prometnih nesreč, s čimer prispeva velik delež ne le v kvoto hudih in lažjih telesnih poškodb, velikokrat govorimo tudi o smrtno poškodovanih udeležencih cestnega prometa zaradi neprilagojene hitrosti. Prav tako je hitrost dejavnik tveganja pri zagotavljanju varnosti najranljivejših udeležencev v cestnem prometu, med katere štejemo pešce, kolesarje in motoriste. Čeprav se število mrtvih in poškodovanih zaradi hitrosti umirja, je številka smrtno ponesrečenih še vedno previsoka. Vedeti moramo, da se nam pot ustavljanja pri vožnji 50 km/h poveča za kar 12 metrov, kar je lahko včasih že usodno. Verjetnost smrti ob trku v pešca pri tej hitrosti je kar 85 % (AVP RS, n. d. b).

4.4.2 Alkohol

Poleg hitrosti je vožnja pod vplivom alkohola eden izmed glavnih vzrokov za prometne nesreče. Zaradi alkohola se zmanjšajo sposobnosti zaznave, predvidevanja in odločanja v določenih situacijah. Tveganje za nastanek prometne nesreče se pri koncentraciji 0,5 promila v krvi podvoji, pri koncentraciji 1,1 promila v krvi pa se verjetnost poveča za 8-krat v primerjavi s treznim voznikom. Okoli 25 % prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami in hudo poškodovanimi je povezanih

z alkoholom v cestnem prometu. Vožnja pod vplivom alkohola močno ogroža varnost vseh udeležencev v cestnem prometu, zato tudi spada med težje kršitve (AVP RS, n. d. a).

4.4.3 Uporaba mobilnega telefona

Vse več raziskav kaže na problematiko uporabe mobilnega telefona, ki se zaradi vse bolj razvite tehnologije povečuje tudi v cestnem prometu. Pri tem ne mislimo le na telefoniranje, temveč uporabo telefona na splošno, kar vključuje tudi pošiljanje sporočil, brskanje po spletu, fotografiranje in brskanje po družabnih omrežjih. S tem se zmanjša zbranost, slabše spremljamo okolje in tako povečujemo tveganje za nastanek prometnih nesreč. Zmanjša se nam vidna, fizična in psihična pozornost, saj je pogled usmerjen v mobilni telefon, roke niso na volanu, prav tako pa so misli usmerjene v dogajanje na telefonu in ne na spremljanje cestnega prometa. V primerih, ko voznik telefonira med vožnjo, naj bi se pozornost na dogajanje v prometu zmanjšala za toliko, kot če bi imeli v krvi 0,8 promila alkohola. Ob tem se poslabša tudi reakcijski čas voznika, ki je za 50 % slabši kot v normalnih pogojih (AVP RS, n. d. č).

4.4.4 Varnostni pas

Vsi potniki v vozilih morajo uporabljati varnostni pas ne glede na sedež. Pri tem je zelo pomembna vzgoja, saj je potrebno že od malih nog otroke opozarjati na uporabo varnostnega pasu. Pomembno je, da so potniki pripeti tako na sprednjih kot na zadnjih sedežih, saj je v Sloveniji delež neprijetih potnikov med 30 in 40 odstotki. Uporaba varnostnega pasu je nujen del za varen potek vožnje, ki v nekaterih situacijah dokazano rešuje življenja. Sile pri trčenjih so močne, a jih lahko nadziramo oziroma zmanjšamo z uporabo varnostnega pasu. Z močjo telesa oziroma rok in nog se lahko zadržimo v sedežu le pri trčenju s hitrostjo do 7 km/h (AVP RS, n. d. d).

5 Ukrepi policistov v prometu

Naloge in pooblastila policije po Zakonu o pravilih v cestnem prometu:

- nadzor nad listinami, ki so potrebne pri udeležbi v cestnem prometu,
- prepoved vožnje osebi, ki ni sposobna voziti,
- prepoved vožnje in začasen odvzem vozniškega dovoljenja,
- zaseg motornega vozila,
- nadzor nad hitrostjo vožnje,
- preverjanje psihofizičnega stanja voznika,
- pridržanje voznika,
- zavarovanje dokazov ob prometnih nesrečah (»ZPrCP«, 2013).

Ena najbolj zaskrbljujočih problematik v Sloveniji je alkoholiziranost med vozniki. Nadzor nad vožnjo pod vplivom alkohola ima dokazane učinke. To velja predvsem za kombinacijo policijskega nadzora in spremljajočih dogajanj, kot so recimo preventivne in represivne akcije Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa. Temeljno vodilo slovenske policije pri policijskem delu je povečati stopnjo pričakovanja udeležencev v cestnem prometu, da bodo ob kršitvi zaloteni in ustrezno sankcionirani. Ena izmed opcij policijskih aktivnosti je povečati pričakovanje voznikov, da bodo ob kršitvi ali naključni kontroli opravili alkotest. Ti preizkusi morajo biti usmerjeni časovno in krajevno glede na problematiko, kar pomeni, da potekajo v okolici gostinskih lokalov med vikendom, ko je prisotnost alkohola navadno največja. Cilj policije na tem področju je povečati vidnost in transparentnost policijskega dela ter povečati nadzor nad vožnjo pod vplivom alkohola, mamil ali drugih psihoaktivnih snovi (Cpk, n. d.).

Kot drugi problem na slovenskih cestah pa je izpostavljena neprilagojena hitrost, saj je med glavnimi dejavniki prometnih nesreč, še posebej tistih s smrtnim izidom. Pogosto je povezana tudi z napačno stranjo vožnje, neupoštevanjem prednosti ali nepravilnim prehitevanjem. Tudi na tem področju policija izvaja preventivne akcije za ozaveščenost voznikov o tej problematiki, hkrati pa izvaja tudi strožje nadzore nad hitrostjo voznikov, še posebej v naseljih. Pri tem

uporabljajo tudi stacionarne merilnike hitrosti, sodelujejo pa tudi z mestnimi redarstvi ter s tem poskušajo zagotoviti varnost vseh udeležencev v cestnem prometu (Policija, n. d. b).

Ukrepi, ki jih policisti izvajajo pri nadzoru cestnoprometnih predpisov, so:

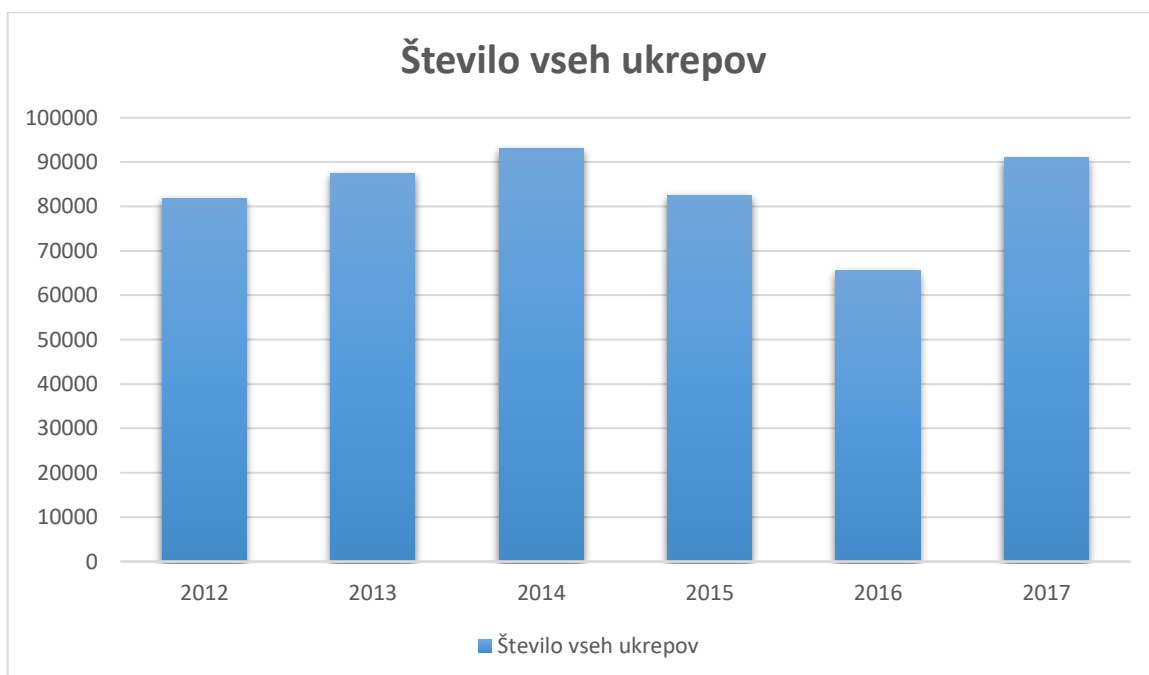
- odreditev alkotesta,
- odreditev etilometra,
- odrejanje strokovnih pregledov zaradi alkohola,
- odrejanje strokovnih pregledov zaradi prepovedanih drog,
- pridržanje,
 - po ZPrCP,
 - po ZP-1,
- začasen odvzem voznškega dovoljenja,
- zaseg motornih vozil,
 - po ZPrCP,
 - po ZP-1,
 - po ZKP,
- privedbe na oddelke za prekrške na okrajnih sodiščih (Ministrstvo za notranje zadeve RS, 2017a).

Tabela 5.1: Število najpogostejših ukrepov v letih 2012–2017 na območju PU Ljubljana (Vir: MNZ RS 2012–2017).

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Skupaj
Alkotest	78 073	84 979	89 591	79 517	62 971	87 360	482 491
Etilometer	7	2	25	11	9	19	73
Strokovni pregled zaradi alkohola	430	278	245	236	214	206	1 609
Strokovni pregled zaradi prepovedanih drog	175	166	119	130	205	337	1 132
Pridržanje	755	126	118	68	78	76	1 221

Začasen odvzem VD	1 673	1 545	1 831	1 551	1 240	1 896	9 736
Zaseg motornih vozil	726	431	1 035	955	831	1 099	5 077
Privedba na oddelek za prekrške	3	2	6	10	8	10	39
Skupno število najpogostejših ukrepov	81 842	87 529	92 970	82 478	65 556	91 003	410 375

Iz tabele je razvidno, da je daleč najpogosteje uporabljen ukrep policista odreditev preizkusa alkoholiziranosti. Število ukrepov se je od leta 2012 do 2014 povečalo za 12 %, nato pa je do leta 2016 strmo padalo, saj je bilo število odrejenih ukrepov manjše za približno 29 %. Od leta 2012 do 2016 se je število zmanjšalo za okoli 20 %.

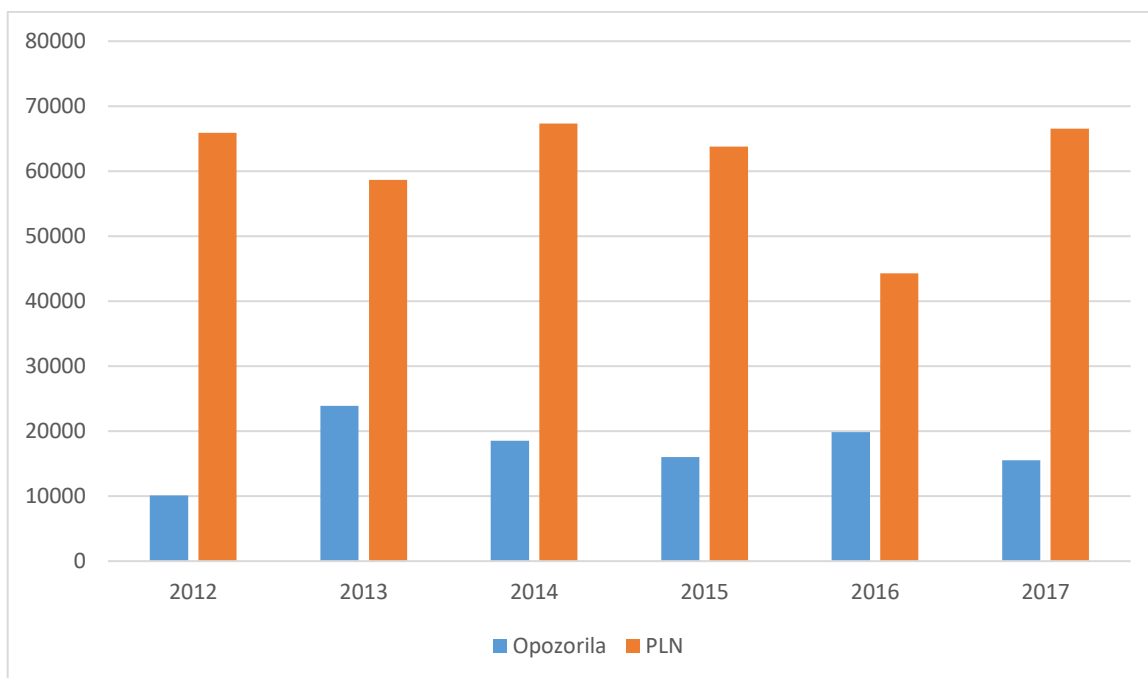


Graf 5.1: Število vseh ukrepov

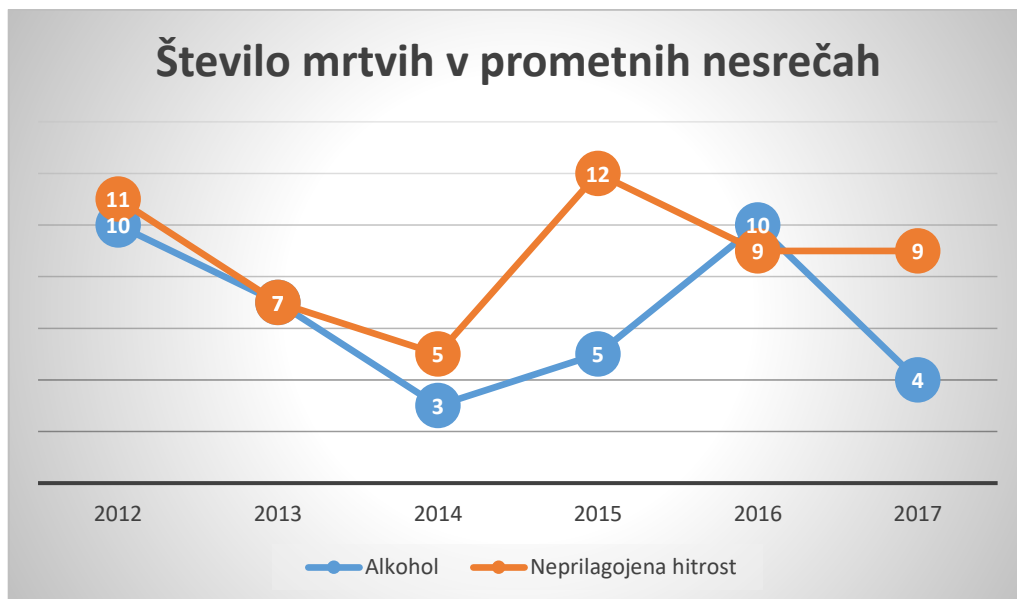
Tabela 5.2: Ukrepi zoper prekrškarje v letih 2012–2017 na območju PU Ljubljana (Vir: MNZ RS 2012–2017).

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Skupaj
Opozorilo	10 108	23 871	18 550	16 028	19 856	15 513	103 926
Plačilni nalog	65 906	58 681	67 337	63 781	44 295	66 543	366 543

Iz tabele je razvidno, da je število izdanih plačilnih nalogov zoper prekrškarje za kar 3,4-krat večje, kot je bilo izdanih opozoril. Število izdanih opozoril je v statističnem smislu manjše za približno 71 %. Iz tabele izstopa leto 2016, saj je bilo v izbranem času izdanih daleč podpovprečno število plačilnih nalogov, in sicer 44 295, kar je za skoraj 15 000 plačilnih nalogov manj od povprečja (60 000).



Graf 5.2: Število plačilnih nalogov in opozoril (Vir: MNZ RS 2012–2017).



Graf 5.3: Število mrtvih v prometnih nesrečah (alkohol in hitrost) v letih 2012–2017 na območju PU Ljubljana (Vir: MNZ RS 2012–2017).

Zgornji graf prikazuje število smrtnih žrtev, za katere glavni vzrok je bil alkohol ali neprilagojena hitrost. Iz grafa vidimo, da je bilo najbolj uspešno leto 2014, kar tudi sovpada z največjim številom izdanih ukrepov pri nadzoru cestnega prometa. Od leta 2012 do leta 2014, ko je bilo najbolj uspešno obdobje v smislu varnosti v cestnem prometu, se je število žrtev zaradi alkohola zmanjšalo za 70 %, število žrtev zaradi hitrosti pa za 55 %. Prav tako pa lahko do leta 2016 opazimo skokovito naraščanje, saj se je število žrtev tako zaradi alkohola kot hitrosti postavilo ob bok letu 2012, še posebej neuspešno je bilo leto 2015 na področju hitrosti, ko je življenje izgubilo 12 ljudi oziroma skoraj 60 % več kot leto poprej. Povprečno število smrtnih žrtev zaradi alkohola je bilo 7, zaradi neprilagojene hitrosti pa 9.

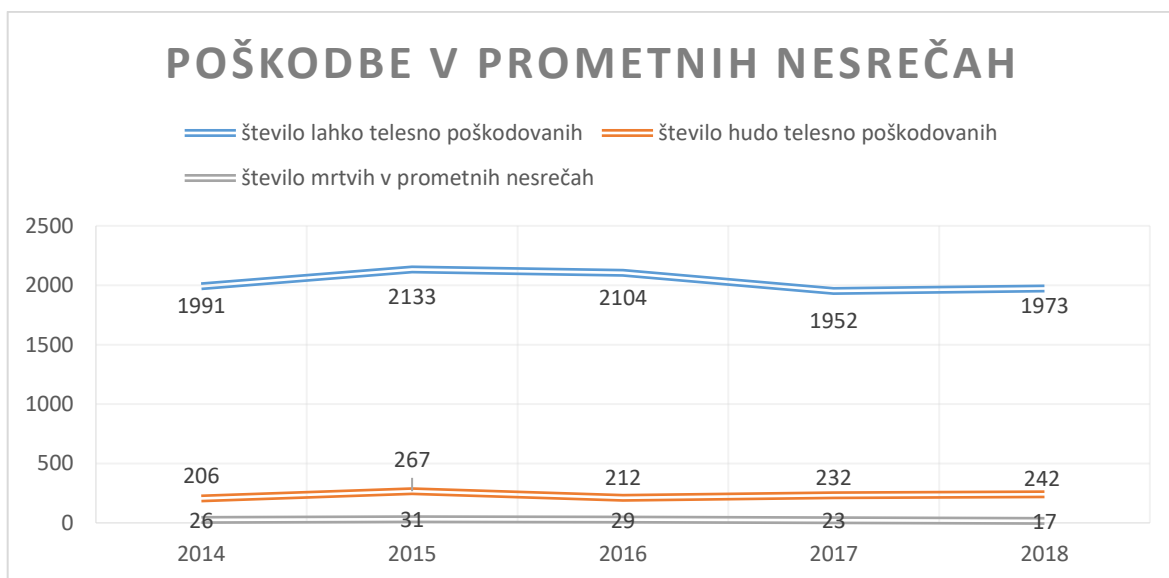
Na področju uporabe ukrepov pri nadzoru cestnoprometnih predpisov lahko rečemo, da kot glavni oziroma osnovni nastopa odreditev alkotesta, kar je razvidno tudi iz tabele 8.1. Med ostalimi ukrepi so še vse večje število preventivnih akcij in pogostejši nadzori policije, še posebej ob koncu tedna, praznikih ter v zimskem času, ko je prisotnost alkohola med vozniki veliko pogostejša. Ob tem lahko rečemo, da se policisti vse pogosteje poslužujejo tudi odreditve testa za prisotnost prepovedanih drog, saj se droge zdijo vsako leto bolj dostopne, hkrati pa imajo podobno škodljiv vpliv na vožnjo kot alkohol.

Glede razmerja med opozorili in plačljivimi nalogi lahko povemo, da so vsa opozorila izdana le za prekrške, pri katerih ni nastala nobena škoda ali pa je ta neznatna. V tem primeru se policisti največkrat poslužujejo izdaje tega ukrepa, saj ocenijo, da je ta ukrep dovolj za sankcioniranje kršitelja, ki tega prekrška ne bo več storil. Plačilni nalogi pa so izdani vsem, ki s svojim dejanjem oziroma z izvedenim prekrškom lahko ogrožajo sebe ali ostale udeležence v prometu.

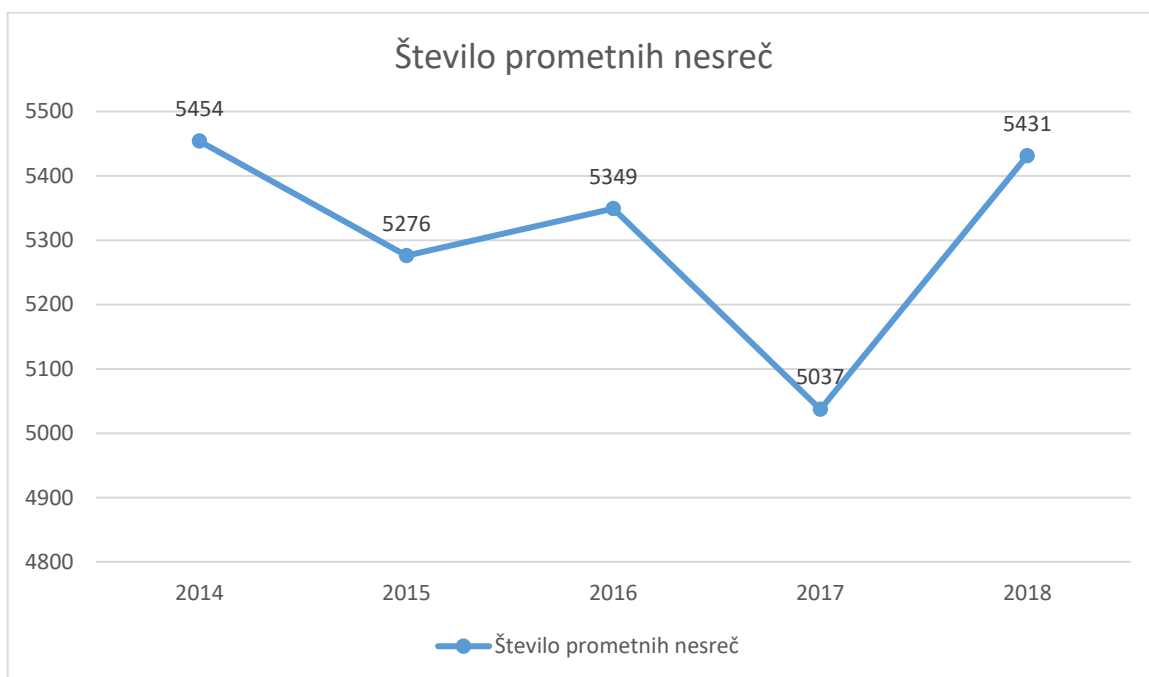
Za večjo varnost v cestnem prometu pa bi bilo potrebno spremeniti tudi sankcioniranje nekaterih prekrškov, ki z resnostjo prekrška in z višino globe izstopajo. Sem absolutno štejemo uporabo mobilnega telefona med vožnjo. V današnjem času se ga poslužuje vse več voznikov, čeprav ga vsi strokovnjaki izpostavljajo kot enega nevarnejših prekrškov, ki ima lahko tragične posledice. Zato naj bi v kratkem spremenili sankcioniranje tega prekrška, in sicer s 120 evrov na 250 evrov ob stranski sankciji treh kazenskih točk.

5.1 Statistika prometnih nesreč na območju Policijske uprave Ljubljana

Po podatkih letnega poročila Slovenske policije je bilo delo na področju varnosti v cestnem prometu usmerjeno v nadzor nad najpogostejšimi vzroki za prometne nesreče ter izvajanje kontrole nad kršitelji hujših cestnoprometnih predpisov, ki posledično vplivajo na število prometnih nesreč. S tem se je stanje varnosti v cestnem prometu približalo ciljem resolucije o izboljšanju varnosti v cestnem prometu. V letu 2018 je bilo obravnavanih 5431 prometnih nesreč, v katerih je bilo 1973 lahko telesno poškodovanih, 242 jih je bilo hudo telesno poškodovanih, 17 oseb pa je podleglo posledicam prometne nesreče. Leto prej je bilo v 5037 prometnih nesrečah 1952 oseb lahko telesno poškodovanih, 232 oseb je bilo huje poškodovanih, umrlo pa je 22 oseb. Kot je razvidno iz statističnih podatkov zadnjih petih let, prikazanih v Graf 5.5, se število mrtvih zmanjšuje tudi zaradi izboljšav prometne infrastrukture, še vedno pa največ udeležencev umre na regionalnih cestah. Vozniki osebnih avtomobilov prednjačijo med žrtvami, pogoste žrtve pa so tudi šibkejši udeleženci, kot so pešci in vozniki enoslednih vozil, ki zahtevajo pri nadzoru cestnega prometa tudi največ pozornosti (Ministrstvo za notranje zadeve RS, 2019a).



Graf 5.4: Vrste poškodb v prometnih nesrečah v letih 2014–2018 na območju PU Ljubljana (Vir: MNZ RS, 2019).



Graf 5.5: Število prometnih nesreč v letih 2014–2018 na območju PU Ljubljana (Vir: MNZ RS, 2019).

Na območju Policijske uprave Ljubljana se je stanje prometne varnosti v primerjavi s 2017 izboljšalo. Glavni pokazatelj za to je manjše število smrtnih žrtev, kljub temu da so policisti obravnavali večje število prometnih nesreč. Najpogostejši vzroki prometnih nesreč VI. kategorije

oziroma prometnih nesreč, pri katerih pride do smrtnih žrtev, ostajajo neprilagojena hitrost, nepravilna smer vožnje, ter izsiljevanje prednosti. V prometnih nesrečah s smrtnim izidom se je povečalo število udeleženih voznikov osebnih vozil, zmanjšalo pa se je število žrtev udeleženih kot pešci ali vozniki enoslednih vozil. Z nadzori lokacij, kjer se pogosteje pojavljajo vozniki enoslednih vozil, so se izvajale kontrole in nadzor nad temi udeleženci, ki so bistveno pripomogli k zmanjšanju najhujših posledic prometnih nesreč. K tem lahko prištejemo tudi veliko število preventivnih akcij in delavnic o ozaveščanju nevarnosti teh udeležencev v cestnem prometu (Ministrstvo za notranje zadeve RS, 2019b).

5.2 Nadzor prometa

Poleg splošne policije, ki se ukvarja tudi z drugimi nalogami s področja zagotavljanja javnega reda in miru ali kriminalitete, pa imamo v Sloveniji tudi sektor, namenjen nadzoru cestnoprometnih predpisov s strani policije. Ta sektor se imenuje Sektor prometne policije. Glavni področji tega sektorja sta varnost cestnega prometa in urejanje prometa, zato pri svojem delu spremljajo razmere na cestah, usmerjajo delovanje enot za nadzor prometa, preiskujejo prometne nesreče ter preprečujejo ali odkrivajo prekrške in kazniva dejanja, ki se nanašajo na varnost v cestnem prometu (Policija, n. d. a). Znotraj tega sektorja obstaja tudi enota, ki je namenjena le nadzoru prometa, to je Specializirana enota za nadzor prometa ali krajše SENP. Enota opravlja naloge neposrednega nadzora cestnega prometa, ki zahtevajo posebno usposobljenost in opremljenost. Pri delu morajo poznati številne zakone s področja cestnega prometa, obenem pa delo zahteva tudi poznavanje drugih področij, kot so recimo tehnika, računalništvo ali motorizacija. Njeno osnovno delovanje je namenjeno načrtovanemu poostrenem nadzoru prometa, nadzoru z videotehničnimi napravami, izvajajo pa tudi nadzore tovornih vozil ter opravljajo meritve hitrosti in obdelujejo podatke iz stacionarnih merilnikov hitrosti (Policija, 2008).

5.3 Tehnična sredstva za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu

Policisti pri nadziranju prometa in odkrivanju kršiteljev uporabljajo različna tehnična sredstva, pomagajo pa si tudi s policijskimi helikopterji, ki omogočajo hiter prihod na kraj nekega dogodka, lahko pa le nadzirajo promet na določenih cestah ali avtocestah, saj imajo celosten pregled nad dogajanjem na cesti. Eden izmed pomembnejših tehničnih sistemov je sistem Provida. To je video sistem za nadzor in urejanje cestnega prometa. Poleg osnovne funkcije je namenjen tudi kot pripomoček policistu za dajanje opozoril in navodil udeležencem v prometu ter za ugotavljanje in dokazovanje kršitev cestnoprometnih predpisov. Policisti, ki delujejo z omenjenimi vozili, se osredotočajo predvsem na hujše kršitve cestnoprometnih predpisov, kot so hitrost, varnostna razdalja ter ugotavljanje kršitev, povezanih z objestno in agresivno vožnjo (Langeršek, 2013).

6 Zaupanje v delo policije

Policija ima glavno vlogo v državi pri zagotavljanju varnosti, zato ima zaupanje prebivalcev v policijo velik vpliv. Vsak človek si ustvari lastno mnenje glede na svoje izkušnje, izkušnje bližnjih ali na podlagi vpliva medijev, ki jih vse bolj vidimo kot nadzorni organ nad delovanjem izvršilne veje oblasti, pod katero na nek način spada tudi policija. Glede na podatke iz prejšnjih let se zaupanje ljudi v delo policije izboljšuje tako na področju zagotavljanja varnosti v cestnem prometu ter skrbi za spoštovanje cestnih pravil kot tudi na splošno. Slovenska policija je opravila analizo zaupanja v policijo v letih 2014 in 2016 ter ugotovila, da je skoraj 70 % (ocena 4 in 5) državljanov trdilo, da zaupa v policijo, medtem ko je bil ta delež leta 2014 približno 53 %. V teh dveh letih se je povečal tudi delež ljudi, ki povsem zaupajo v delo policije, in sicer iz dobrih 15 % na dobrih 20 %. Prav tako se je povečalo tudi zadovoljstvo ljudi z delom policije, saj je iz povprečne ocene 3,21 naraslo na oceno 3,52 ali 66,1 % vseh sodelujočih, ki so delo policije ocenili kot pozitivno. Na podlagi teh ocen se je tudi povečal občutek varnosti državljanov, delovanje policije v lokalni skupnosti pa se je izboljšalo (Ministrstvo za notranje zadeve RS, 2016).

Kot uspešno je v anketi iz leta 2016 (ocena 4 in 5) delo na področju zagotavljanja prometne varnosti ocenilo 47,3 % sodelujočih, kot povprečno 28,3 % in kot neuspešno (ocena 1 in 2) oziroma pod povprečjem 24,4 % vseh sodelujočih. Glede na leto 2014 se je ocena uspešnosti poslabšala za 1,3 %, po drugi strani pa je manj sodelujočih ocenilo delo kot podpovprečno, in sicer za 2,2 odstotka manj kot leta 2014. V anketi iz leta 2016 je 15,2 % ljudi delo policije ocenilo kot zelo uspešno (ocena 5), kar je manj kot leta 2014, ko se je za to oceno odločilo 18 % anketiranih, vendar pa se je povečal delež ljudi, ki so delo policije ocenili s številom 3 (povprečno) ter s številom 4 (uspešno) (Ministrstvo za notranje zadeve RS, 2016).

Na podlagi javnomnenjskih raziskav lahko rečemo, da se splošno zaupanje v policijo z leti izboljšuje oziroma povečuje, kljub različnim izzivom slovenske policije v času raziskav, med katere lahko štejemo begunsko krizo, ki je pripravljenost in organiziranost policije postavila na preizkušnjo. Splošno zaupanje se sicer povečuje, pa vendar se policija spopada z vse večjimi izzivi na posameznih področjih dela, kot so zagotavljanje varnosti v cestnem prometu, varovanje

državne meje, preiskovanje kaznivih dejanj, zagotavljanje javnega reda in miru, kar opazijo tudi državljani in posledično slabše ocenijo posamezno področje dela. Kljub temu lahko rečemo, da je slovenska policija na pravi poti k vse večjemu zaupanju s strani javnosti, kar je tudi eden izmed glavnih ciljev dolgoročnih načrtov. Vse večje zaupanje v policijo vodi v boljše sodelovanje z lokalnimi skupnosti, kar lahko prinese samo pozitivne rezultate in posledično več preiskanih prekrškov in kaznivih dejanj, kar lahko na dolgi rok pomeni manj kršitev posameznih zakonov.

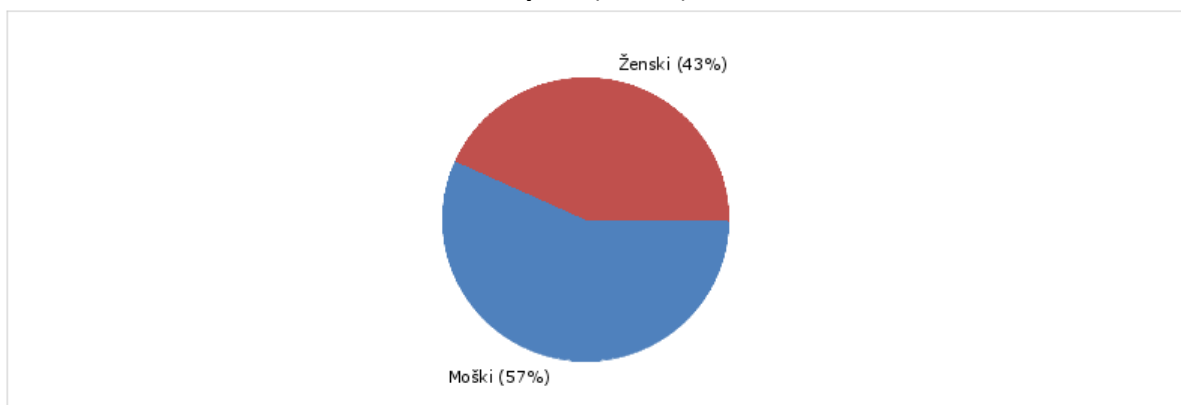
7 Anketa

Anketa se je izvedla med prebivalci na območju Policijske uprave Ljubljana in je trajala od 21. 6. 2019 do 10. 7. 2019. Izdelana in objavljena je bila na spletnem mestu 1ka.si. Prvi dve vprašanji v anketi sta se nanašali na spol in starost anketirancev. Tretje vprašanje se je nanašalo na delo policije na področju zagotavljanja varnosti v cestnem prometu (1 – zelo slabo, 5 – zelo dobro). Četrto vprašanje se je nanašalo na oceno prometne varnosti po mnenju anketirancev (1 – zelo slabo, 5 – zelo dobro). V sklopu petega vprašanja, ki se je nanašalo na stanje prometne varnosti, je bilo zastavljenih več podvprašanj v zvezi z izboljšanjem prometne varnosti v primerjavi s preteklimi leti in izvajanjem različnih aktivnosti policije za večjo varnost v cestnem prometu. Prav tako je bilo v četrtem sklopu potrebno opredeliti, ali preventivne akcije lahko pripomorejo k večji varnosti v cestnem prometu ter ali bi lahko z boljšo prometno vzgojo otrok pripomogli k večji varnosti v cestnem prometu. Vprašanja so bila ocenjena na lestvici od 1 – sploh se ne strinjam do 5 – popolnoma se strinjam. Pri petem vprašanju so anketiranci označili, za katere preventivne akcije s področja cestnega prometa so že slišali, pri šestem vprašanju pa je bilo potrebno odgovoriti, kdo od sodelujočih v cestnem prometu oziroma kateri organi bi morali bolj prispevati za večjo varnost v cestnem prometu.

8 Rezultati

Analizirani rezultati ankete so podani z grafičnim prikazom. Kot je razvidno iz Graf 8.1 je v anketi sodelovalo 57 % (34) moških in 43 % (26) žensk. Skupno je bilo 60 sodelujočih.

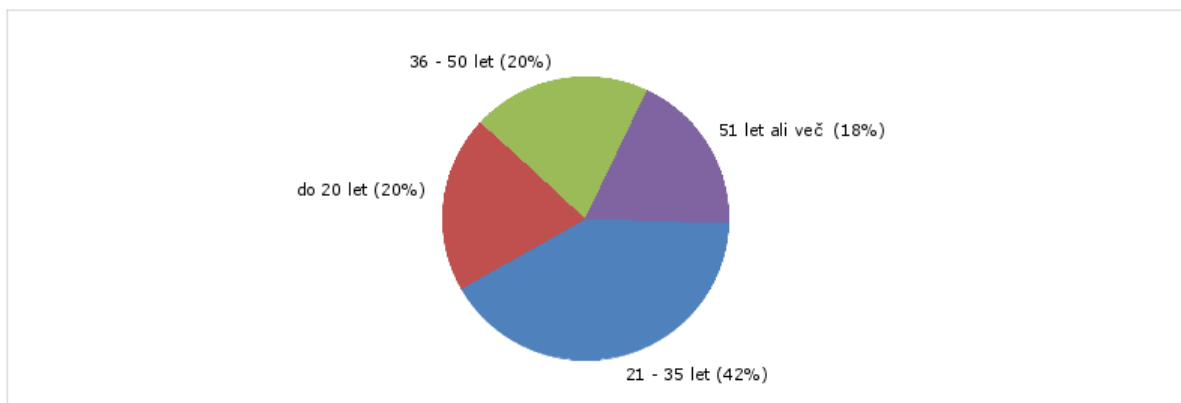
Spol: (n = 60)



Graf 8.1: Spoli anketirancev

Kot je razvidno iz Graf 8.2, je bilo v starostni kategoriji do 20 let 20 % (12) anketiranih, v skupini od 21 do 35 let 42 % (25), v skupini od 36 do 50 let 29 % (12) in v skupini od 51 let ali več 18 % (11) anketiranih.

V katero starostno skupino spadate? (n = 60)



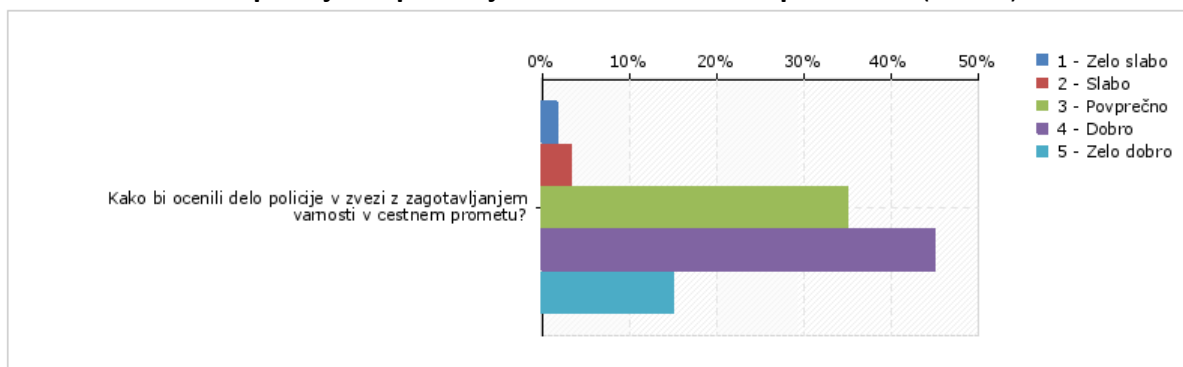
Graf 8.2: Starostne skupine anketirancev

Kot je razvidno iz Graf 8.3, so anketirani delo policije na področju zagotavljanja varnosti ocenili z naslednjimi ocenami:

- zelo slabo 2 % (1),
- slabo 3 % (2),
- povprečno 35 % (21),
- dobro 45 % (27),
- zelo dobro 15 % (9).

V povprečju so anketirani delo policije ocenili s 3,7.

Delo policije na področju varnosti v cestnem prometu: (n = 60)



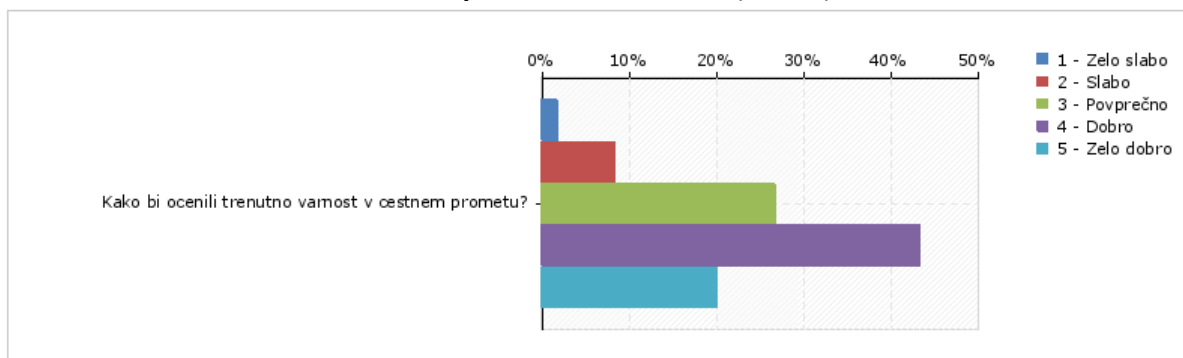
Graf 8.3: Ocene dela policije na področju zagotavljanja varnosti v cestnem prometu

Kot je razvidno iz Graf 8.4, so anketirani prometno varnost ocenili z:

- zelo slabo 2 % (1),
- slabo 8 % (5),
- povprečno 27 % (16),
- dobro 43 % (26),
- zelo dobro 20 % (12).

Prometno varnost so anketirani ocenili s povprečno oceno 3,7.

Ocena prometne varnosti: (n = 60)

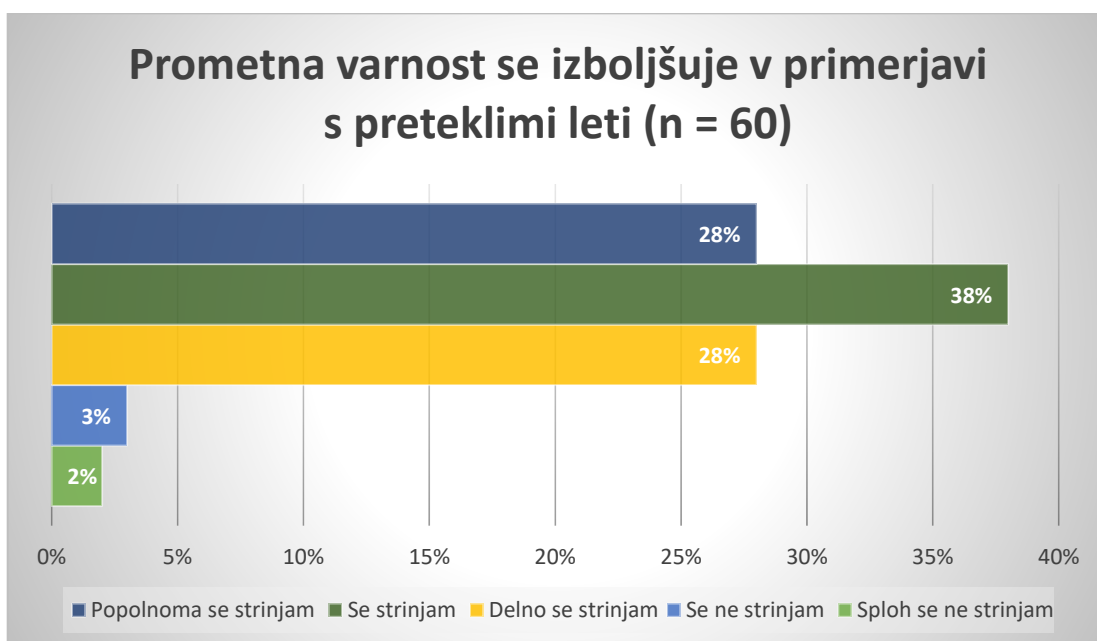


Graf 8.4: Ocene prometne varnosti po mnenju anketirancev

Pri vprašanju s področja stanja prometne varnosti so ocenjevali trditev: »Prometna varnost se izboljšuje v primerjavi s preteklimi leti.« Mnenja so bila sledeča (razvidno iz Graf 8.5):

- sploh se ne strinjam 2 % (1),
- se ne strinjam 3 % (2),
- delno se strinjam 28 % (17),
- se strinjam 38 % (23),
- popolnoma se strinjam 28 % (17).

Anketirani so izboljševanje ocenili s povprečno oceno 3,9.

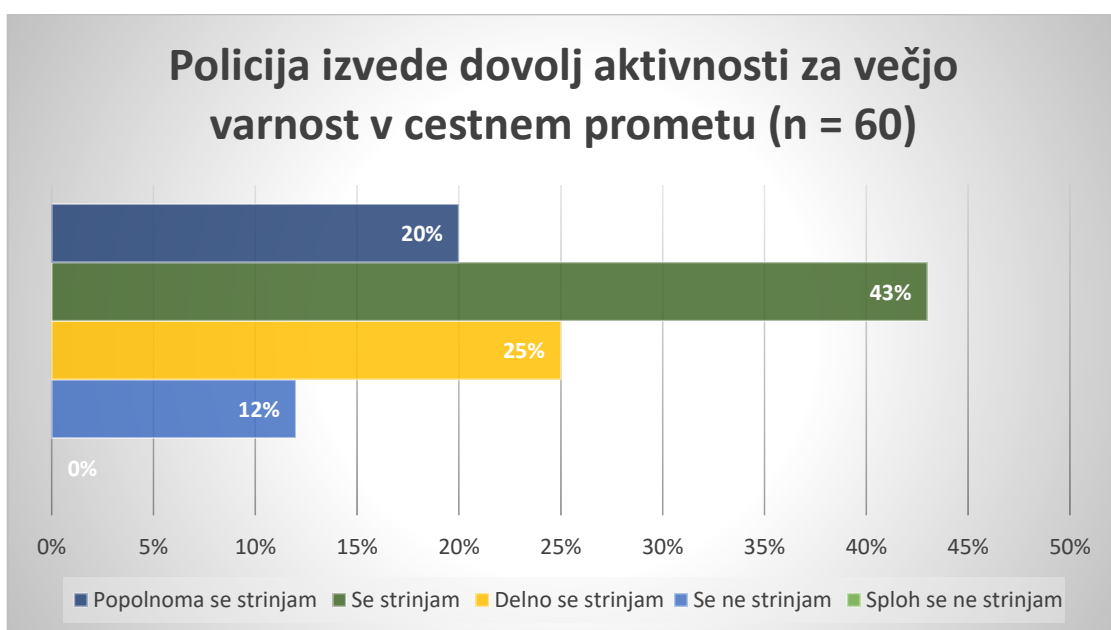


Graf 8.5: Ocene izboljševanja prometne varnosti v primerjavi s preteklimi leti

Nadalje so ocenjevali trditev: »Policija izvede dovolj aktivnosti za večjo varnost v cestnem prometu.« Rezultati so bili sledeči (razvidno iz Graf 8.6):

- sploh se ne strinjam 0 % (0),
- se ne strinjam 12 % (7),
- delno se strinjam 25 % (15),
- se strinjam 43 % (26),
- popolnoma se strinjam 20 % (12).

Anketirani so številčnost izvajanja aktivnosti ocenili s povprečno oceno 3,7.



Graf 8.6: Ocene izvajanja zadostnega števila aktivnosti policije za večjo varnost v cestnem prometu

Nadalje so ocenjevali trditev: »Preventivne akcije lahko pripomorejo k večji varnosti v cestnem prometu.« Rezultati so bili sledeči (razvidno iz Graf 8.7):

- sploh se ne strinjam 0 % (0),
- se ne strinjam 3 % (2),
- delno se strinjam 15 % (9),
- se strinjam 47 % (28),
- popolnoma se strinjam 35 % (21).

Anketirani so izvajanje preventivne akcije ocenili s povprečno oceno 4,1.



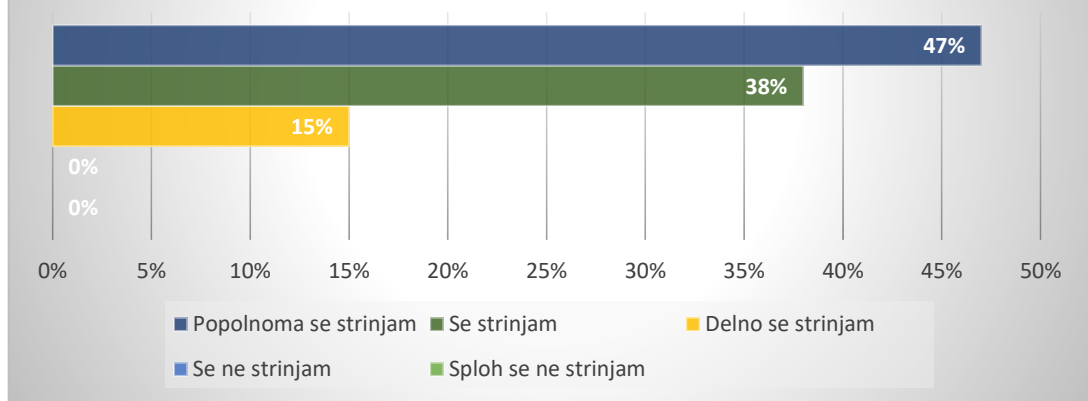
Graf 8.7: Ocene uspešnosti preventivnih akcij za večjo varnost v cestnem prometu

Anketiranci so ocenjevali še trditev: »Z boljšo prometno vzgojo otrok bi lahko pripomogli k večji varnosti v cestnem prometu.« Rezultati so bili (razvidno iz Graf 8.8):

- sploh se ne strinjam 0 % (0),
- se ne strinjam 0 % (0),
- delno se strinjam 15 % (9),
- se strinjam 38 % (23),
- popolnoma se strinjam 47 % (28).

Anketirani so s povprečno oceno 4,3 ocenili, da bi z boljšo prometno vzgojo otrok pripomogli k večji varnosti v cestnem prometu.

Z boljšo prometno vzgojo otrok bi lahko pripomogli k večji varnosti v cestnem prometu (n = 60)

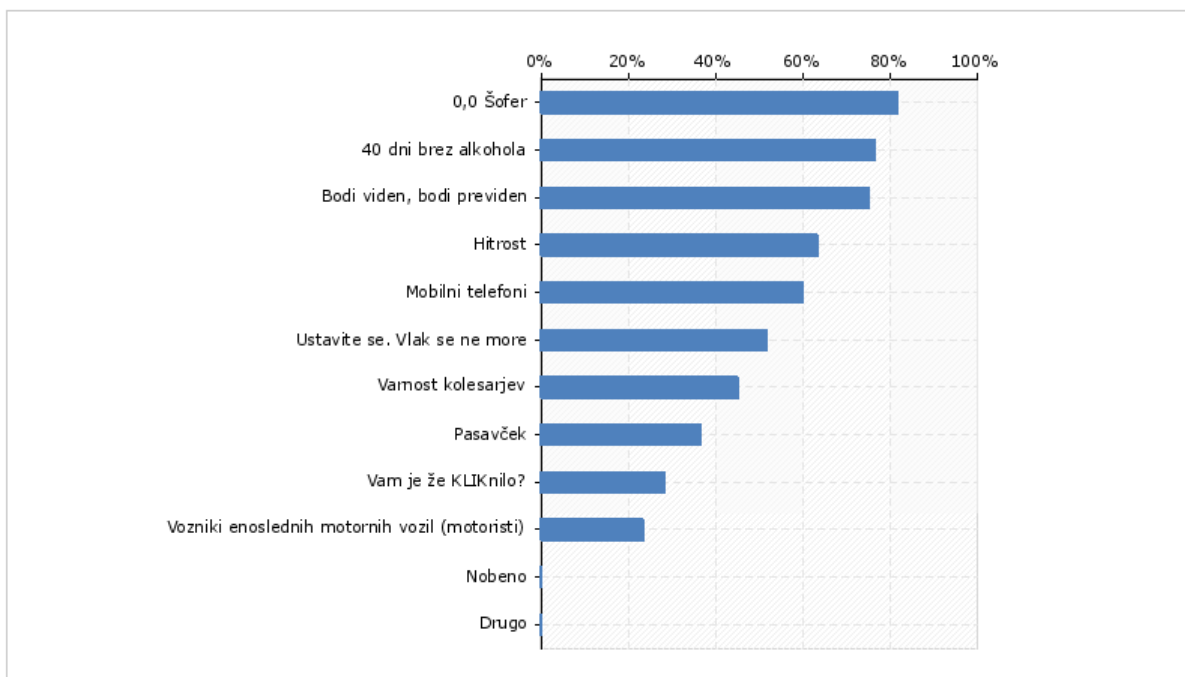


Graf 8.8: Ocene prometne vzgoje otrok za večjo varnost v cestnem prometu

Na vprašanje, za katere preventivne akcije s področja cestnega prometa so že slišali, so anketirani odgovorili sledeče (razvidno iz Graf 8.9):

- Hitrost 63 % (38)
- 0,0 Šofer 82 % (49)
- Pasavček 37 % (22)
- Vam je že KLIKnilo? 28 % (17)
- Bodi viden, bodi previden 75 % (45)
- Mobilni telefoni 60 % (36)
- Varnost kolesarjev 45% (27)
- Vozniki enoslednih motornih vozil (motoristi) 23 % (14)
- 40 dni brez alkohola 77 % (46)
- Ustavite se. Vlak se ne more. 52 % (31)
- Nobeno 0 % (0)
- Drugo 0 % (0)

Za katere preventivne akcije s področja cestnega prometa ste že slišali? (n = 60)

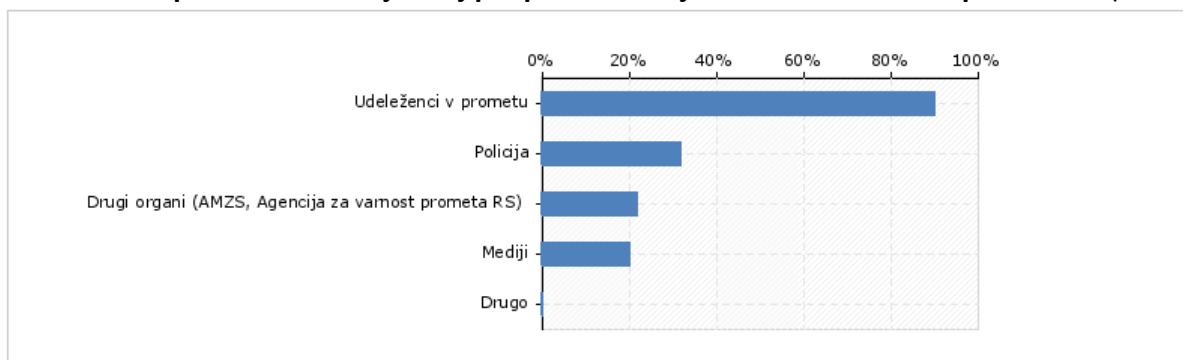


Graf 8.9: Preventivne akcije na področju cestnega prometa

Na vprašanje o tem, kdo bi moral bolj prispevati k varnosti v cestnem prometu, so anketirani odgovorili sledeče (razvidno iz Graf 8.10):

- udeleženci v prometu 54 (90 %),
- policija 19 (32 %),
- mediji 12 (20 %),
- drugi organi (AMZS, Agencija za varnost prometa RS) 13 (22 %),
- drugo 0 (0 %).

Kdo bi moral po vašem mnenju bolj prispevati k večji varnosti v cestnem prometu? (n = 60)



Graf 8.10: Sodelujoči za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu

9 Razprava

Na podlagi izdelane ankete lahko ugotovimo, da je delo policije na področju varnosti v cestnem prometu pozitivno ocenjeno, saj so sodelujoči v anketi delo policije ocenili s povprečno oceno 3,7. Kot neuspešno so delo policije ocenili 3 anketirani, kot povprečno 21 in kot uspešno 35 anketiranih.

Sodelujoči so prometno varnost prav tako ocenili s povprečno oceno 3,7. Kot slabo je prometno varnost ocenilo 6 anketiranih, kot povprečno 16 in kot uspešno 38 anketiranih.

Na vprašanje o stanju prometne varnosti in izboljševanju glede na pretekla leta so sodelujoči odgovorili pozitivno, saj so izboljšanje ocenili kot uspešno, in sicer s povprečno oceno 3,9. Kot negativno so izboljševanje ocenili 3 sodelujoči, 17 anketiranih se je delno strinjalo s trditvijo, 40 anketiranih pa se je strinjalo, da se prometna varnost izboljšuje. Na trditev, da policija izvede dovolj aktivnosti za večjo varnost v cestnem prometu, so anketirani prav tako odgovorili pozitivno, saj so trditev ocenili kot uspešno z oceno 3,7. S trditvijo se ni strinjalo 7 ljudi, delno se jih je strinjalo 15, 38 ljudi pa se je strinjalo s trditvijo.

Trditev, da preventivne akcije pripomorejo k večji varnosti v cestnem prometu, je dobila povprečno oceno 4,1. S tem se nista strinjala 2 anketirana, 9 ljudi se je delno strinjalo, 39 anketiranih pa se je strinjalo s trditvijo. Trditev, da bi z boljšo prometno vzgojo otrok pripomogli k večji varnosti v cestnem prometu, so anketirani najboljše ocenili v sklopu stanja prometne varnosti, in sicer s povprečno oceno 4,3. Trditvi ni nasprotoval nihče izmed anketiranih, 9 ljudi se je delno strinjalo s trditvijo, kar 51 anketiranih pa je trditev podprlo.

Na področju preventivnih akcij se je izkazalo, da so najbolj prepoznavne tiste, ki so tudi najpogosteje predstavljene v medijih. To so predvsem akcije Hitrost, 0,0 Šofer, 40 dni brez alkohola, Mobilni telefoni, Bodi viden, bodi previden. Izmed aktualnih preventivnih akcij je bilo najmanj prepoznanih tistih, ki se nanašajo na voznike enoslednih motornih vozil oziroma motoriste, ki so v cestnem prometu zelo ogroženi, še najbolj v poletnih mesecih.

Po mnenju anketiranih bi morali bolj prispevati k večji varnosti v cestnem prometu predvsem udeleženci v prometu; tak odgovor je podalo kar 90 % anketiranih. Za večje prizadevanje policije se je odločilo 32 % sodelujočih, za medije se je odločilo 20 % ter za druge organe 22 % anketiranih.

10 Zaključek

Hipoteza 1:

Zaupanje v delo policije na področju varnosti v cestnem prometu se izboljšuje.

Glede na rezultate anket iz preteklih let – iz leta 2014 in 2016, ko se je splošno zaupanje državljanov v delo policije izboljšalo, saj se je delež ljudi, ki zaupajo v policijo kot institucijo, dvignil iz približno 53 % na skoraj 70 %. Kljub izboljšanju splošnega zaupanja je zaupanje v delo policije na področju varnosti v cestnem prometu rahlo upadlo, saj je 47,3 % sodelujočih v anketi za leto 2016 področje cestnega prometa ocenilo kot uspešno, kar je slabše kot leta 2014, ko je isto področje kot uspešno ocenilo 48,6 % sodelujočih.

Na podlagi naše izdelane ankete lahko kljub omejitvi, da lahko v anketi sodelujejo le ljudje iz območja Policijske uprave Ljubljana, opazimo izboljšanje, saj je z ocenami 4 in 5 delo policije na področju zagotavljanja varnosti ocenilo 60 % anketiranih. Na podlagi teh podatkov lahko trdimo, da se je v letu 2019 zaupanje v to področje s strani državljanov izboljšalo. S tem lahko tudi potrdimo hipotezo 1.

Hipoteza 2:

Preventivne akcije izboljšujejo prometno varnost.

S trditvijo, da preventivne akcije izboljšujejo prometno varnost, se je strinjalo kar 39 anketiranih oziroma 82 % vseh sodelujočih. Tako lahko na podlagi ankete rečemo, da so ljudje dovolj ozaveščeni o pomenu posamezne preventivne akcije, kar dokazuje tudi presenetljivo dobro poznavanje preventivnih akcij v Sloveniji. S tem lahko potrdimo tudi hipotezo 2.

Hipoteza 3:

Vsako leto beležimo manj prometnih nesreč na območju Policijske uprave Ljubljana (v obdobju 5 let).

Na območju Policijske uprave Ljubljana se je stanje v primerjavi z letom 2017 izboljšalo. Glavni pokazatelj izboljšav je seveda manjše število smrtnih žrtev na cestah. Kljub temu pa se je število prometnih nesreč v letu 2018 povečalo v primerjavi s preteklimi leti. Eden izmed glavnih razlogov za to je seveda dolgotrajna policijska stavka, s čimer sta se zmanjšali vidnost in prizadevnost

policistov na področju preventive v cestnem prometu, kar so izkoristili tudi udeleženci v prometu. V primerjavi z letoma 2014 in 2018 so sicer policisti obravnavali manj prometnih nesreč, vendar se je število prometnih nesreč iz leta 2017, ko so policisti obravnavali 5037 prometnih nesreč, povzpelo na 5431 v letu 2018. Na podlagi tega lahko hipotezo 3 zavrremo.

Glede na ugotovitve raziskave lahko rečemo, da ima policija poleg udeležencev v prometu eno glavnih vlog pri zagotavljanju varnosti v cestnem prometu. Večina ljudi vidi policijo kot kaznovalni organ, ki sankcionira kršitve cestnoprometnih predpisov, pa vendar veliko ljudi na podlagi zbranih rezultatov policijo vidi tudi kot preventivni organ, ki s preventivnimi akcijami ozavešča ljudi o posledicah najhujših kršitev cestnoprometnih predpisov. Cilj policije je zato zmanjšati te kršitve na najnižjo možno raven, čeprav vseh kršitev ne bo mogoče izničiti. Glede na rezultate raziskave bi bilo potrebno po mnenju anketiranih pričeti z ozaveščanjem otrok in boljšim programom že v šolskih letih, s čimer bi pridobili boljšo prometno vzgojo otrok, kar bi bila naložba za prihodnost. Z boljšimi rezultati na področju prometne varnosti bi se izboljšalo tudi splošno zaupanje v policijo, ki se je glede na rezultate iz preteklih let že izboljšalo, k čemur so pripomogli tudi boljši statistični podatki o številu smrtnih žrtev na slovenskih cestah. Takšni podatki dajejo državljanom več zaupanja v policijo, saj se na takšen način pokažejo prizadevanja tako policije kot tudi drugih organov, ki sodelujejo s policijo na področju zagotavljanja varnosti v cestnem prometu z različnimi preventivnimi akcijami in poostrenimi nadzori nad udeleženci v prometu. Čeprav se je število prometnih nesreč v primerjavi s preteklim letom povečalo, se stanje prometne varnosti vseeno izboljšuje, kar dokazuje manjše število smrtnih žrtev na slovenskih cestah.

Nalogo bi bilo mogoče nadgraditi na način, da bi se opravile raziskave na drugih območjih policijskih uprav, saj vemo, da je Policijska uprava Ljubljana ena najbolj obremenjenih predvsem zaradi svoje lege, ki pokriva veliko območje ter ob tem tudi glavno mesto Slovenije. Poleg tega bi bilo mogoče raziskati tudi vloge drugih organov, ki tesno sodelujejo s Slovensko policijo pri zagotavljanju varnosti v cestnem prometu, in jih povezati s policijo, s čimer bi ugotovili, do katerih organov in društev čutijo državljani največ zaupanja glede zagotavljanja prometne varnosti.

Viri in literatura

- AVP RS. (19. 6. 2018). *Poročilo Evropskega Sveta za varnost prometa Slovenijo uvrstilo med varne evropske države*. Pridobljeno na <https://www.avp-rs.si/porocilo-evropskega-sveta-za-varnost-prometa-slovenijo-uvrstilo-med-varne-evropske-drzave/>
- AVP RS. (n. d. a). *Alkohol v prometu*. Pridobljeno na <https://www.avp-rs.si/preventiva/preventivne-akcije/alkohol-v-prometu/>
- AVP RS. (n. d. b). *Nacionalna preventivna akcija Hitrost*. Pridobljeno na <https://www.avp-rs.si/preventiva/preventivne-akcije/hvala-ker-vozis-zmerno/>
- AVP RS. (n. d. c). *RESOLUCIJA NACIONALNEGA PROGRAMA VARNOSTI CESTNEGA PROMETA ZA OBDOBJE OD 2013 DO 2022*. Pridobljeno na http://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2015/11/NPVCP_knji%C5%BEica.pdf
- AVP RS. (n. d. č). *Uporaba mobilnih telefonov*. Pridobljeno na <https://www.avp-rs.si/preventiva/preventivne-akcije/uporaba-mobilnih-telefonov/>
- AVP RS. (n. d. d). *Varnostni pas*. Pridobljeno na <https://www.avp-rs.si/preventiva/preventivne-akcije/varnostni-pas-in-otroski-sedezi/>
- Cpk. (n. d.). *Alkohol v cestnem prometu*. *cpk.si*. Pridobljeno na https://www.cpk.si/uporabno/uporabne_informacije/2007010518165888/
- Gorjup, A. (2013). *Prometna varnost v Republiki Sloveniji in vloga policistov* (Diplomsko delo). Ljubljana: Fakulteta za varnostne vede. Pridobljeno na <https://dk.um.si/Dokument.php?id=58208>
- Langeršek, E. (24. 1. 2013). *Policijski nadzor – sistem »PROVIDA«*. Pridobljeno na <http://pravninasvet.com/blog/policijski-nadzor-sistem-provida>
- Milošević, M. (2014). *Tehinčna sredstva za varno ustavljanje vozil* (Diplomsko delo). Ljubljana: Fakulteta za varnostne vede. Pridobljeno na <https://dk.um.si/Dokument.php?id=65886>
- Ministrstvo za notranje zadeve RS. (27. 10. 2014). *Ocene in stališča prebivalcev*. Pridobljeno na http://www.mnz.gov.si/fileadmin/mnz.gov.si/pageuploads/DPDVN/JM_o_policiji_2013_internet_1_.pdf
- Ministrstvo za notranje zadeve RS. (13. 12. 2016). *Ocene in stališča prebivalcev Slovenije o delu policije 2016*. Pridobljeno na

https://www.policija.si/images/stories/NovinarskoSredisce/SporocilaZaJavnost/2017/02_februar/06_jm_raziskava_o_delu_policije/POROCILO_Ocene_Prebivalcev_O_Delu_Policije_2016.pdf

Ministrstvo za notranje zadeve RS. (2017a). *Poročilo o delu PU Ljubljana v letu 2016*.

Pridobljeno na

https://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ_Letno_porocilo_2016.pdf

Ministrstvo za notranje zadeve RS. (2017b). Prometna varnost na slovenskih cestah v letu 2016.

Varnost, 2017(1), 26-28. Pridobljeno na

<http://www.mnz.gov.si/fileadmin/mnz.gov.si/pageuploads/VARNOST/Varnost12017.pdf>

Ministrstvo za notranje zadeve RS. (2019a). *Letno poročilo o delu policije 2018*. Pridobljeno na

<https://www.policija.si/images/stories/Statistika/LetnaPorocila/PDF/LetnoPoro%C4%8Dilo2018.pdf>

Ministrstvo za notranje zadeve RS. (2019b). *Poročilo o delu Policijske uprave Ljubljana za leto 2018*. Pridobljeno na

https://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ_LetnoPorocilo2018.pdf

Osmanagić, A. (2012). *Prometna varnost z analizo cestnega prometa v Sloveniji in EU*

(Diplomsko delo). Celje: Fakulteta za logistiko. Pridobljeno na

<https://dk.um.si/Dokument.php?id=28553>

Petrič, K. (2009). Prometna varnost v cestnem prometu. *mnz.gov.si*. Pridobljeno na

http://www.mnz.gov.si/fileadmin/mnz.gov.si/pageuploads/SK/slike/2009/E_publikacije_2009/SN1CP_SIST_THESAURUS.htm#b8

Pietrasik, T. (19. 2. 2018). Road traffic injuries. *who.int*. Pridobljeno na

<http://www.who.int/en/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Policija. (2004). *Letna statistika*. Pridobljeno na

<https://www.policija.si/images/stories/Statistika/LetnaPorocila/PDF/lp2003.pdf>

- Policija. (28. 5. 2008). *Predstavitev Specializirane enote za nadzor prometa*. Pridobljeno na <https://www.policija.si/index.php/component/content/article/118-sektor-prometne-policije/231-predstavitev-specializirane-enote-za-nadzor-prometa>
- Policija. (2018). *Letna statistika*. Pridobljeno na <https://www.policija.si/images/stories/Statistika/LetnaPorocila/PDF/LetnoPorocilo2017.pdf>
- Policija. (n. d. a). *Sektor prometne policije*. Pridobljeno na <https://www.policija.si/index.php/delovna-podroja/230-sektor-prometne-policije>
- Policija. (n. d. b). *Hitrost - počasneje je varneje!* Pridobljeno na <https://www.policija.si/index.php/preventiva-/63787-hitrost-poasneje-je-varneje>
- Policija. (n. d. c). *Generalna policijska uprava*. Pridobljeno na <https://www.policija.si/index.php/generalna-policijska-uprava>
- Policija. (n. d. č). *Policijska postaja*. Pridobljeno na <https://www.policija.si/index.php/policijske-postaje/6369-policijska-postaja>
- Policija. (n. d. d). *Policijske uprave*. Pridobljeno na <https://www.policija.si/index.php/policijske-uprave>
- Policija. (n. d. e). *Prometna varnost*. Pridobljeno na [policija.si:
https://www.policija.si/index.php/preventiva-/prometna-varnost-category-blog/67979-test](https://www.policija.si/index.php/preventiva-/prometna-varnost-category-blog/67979-test)
- Prebil, G. (3. 10. 2017). Policisti s posebno taktiko v križiščih. *zurnal24.si*. Pridobljeno na <https://www.zurnal24.si/avto/policija-zastoji-krizisce-promet-297994>
- Pucelj, P. (2011). *Opozorila po zakonu o prekrških v povezavi s predpisi o varnosti cestnega prometa* (Diplomsko delo). Ljubljana: Fakulteta za varnostne vede. Pridobljeno na <https://dk.um.si/Dokument.php?id=22184>
- SURS. (2019). *Nekateri kazalniki transporta, Slovenija, letno*. Pridobljeno na https://pxweb.stat.si/SiStatDb/pxweb/sl/20_Ekonomsko/20_Ekonomsko__22_transport__01_22211_transport_panoge/2221103s.px/table/tableViewLayout2/
- Uredništvo. (8. 1. 2018). Prometna varnost v Sloveniji se po dveh letih le izboljšuje. *maribor24.si*. Pridobljeno na <https://maribor24.si/slovenija/prometna-varnost-v-sloveniji-se-po-dveh-letih-le-izboljsuje/>

- Vizija nič. (n.d.). Živimo varno mobilnost. *vizijanic.si*. Pridobljeno na <https://www.vizijanic.si/vizija-nic-1>
- Wegman, F. (19. 5. 2016). The future of road safety: A worldwide perspective. *ac.els-cdn.com*. Pridobljeno na https://ac.els-cdn.com/S0386111216300103/1-s2.0-S0386111216300103-main.pdf?_tid=2ce7b117-9f53-4cad-a019-fc66bc45153a&acdnt=1526419071_cd563105090ad09dc1e3275760b4798f
- Zakon o cestah (ZCes-1). (2010). *Uradni list RS*, (103/10).
- Zakon o motornih vozilih (ZMV-1). (2017). *Uradni list RS*, (75/17).
- Zakon o nalogah in pooblastilih policije (ZNPPol). (2013, 2015, 2017). *Uradni list RS*, (15/13, 23/15, 10/17).
- Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP). (2013, 2016, 2017, 2018). *Uradni list RS*, (82/13, 68/16, 54/17, 3/18).
- Zakon o prekrških (ZP-1). (2011, 2013, 2014, 2016). *Uradni list RS*, (29/11, 21/13, 111/13, 74/14, 92/14, 32/16).
- Zakon o voznikih (ZVoz-1). (2010). *Uradni list RS*, (109/10).
- Žlender, B. (1994). Ocena stanja prometne varnosti v Sloveniji in vizija razvoja. *I. mednarodni kolokvij globalna varnost* (str. 5-20). Bled: Zavod RS za varstvo pri delu.