



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA PROMET

DIREKTORAT ZA PROMET

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 82 72
F: 01 478 87 54
E: gp.mzp@gov.si

VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE
URAD ZA KOMUNICIRANJE
(gp.ukom@gov.si)

Številka: 010-88/2011/81-0023481
Datum: 11.05.2011

**Zadeva: Odgovor – Zmanjšanje omejitve hitrosti na prehitevalnem pasu
(Predlagam Vladi RS, predlog 1604)**

Zveza: Vaš dokument številka 092-116/2011/1 z dne 21.04.2011

Spoštovani!

Skladno s prejetim predlogom, ki vam je bil posredovan preko spletnega orodja *predlagam.vladi.si*, podaja Ministrstvo za promet naslednji odgovor:

I. VARNOST CESTNEGA PROMETA

Prekoračitev hitrosti je še vedno razširjeni družbeni problem in predstavlja enega glavnih vzrokov prometnih nesreč z najhujšimi posledicami tako v Sloveniji, kot tudi v drugih državah članicah Evropske unije.

V letu 2010 je bilo obravnavanih 21544 prometnih nesreč, v letu 2009 pa 20945, kar pomeni za 2,9 % več kot v letu 2009. V omenjenih nesrečah je bilo udeleženih 40701 oseb, v letu 2009 pa 40329 ali za 1% več kot leta 2009.

Hitrost vožnje je pomemben dejavnik prometne varnosti, ki je neposredno povezan z močjo trčenja in njegovimi posledicami, prav tako pa je povezan s tveganjem udeležbe v prometni nesreči, saj imajo vozniki pri visokih hitrostih manj časa za ustrezno reagiranje, kar posledično privede do večjega števila prometnih nesreč.

Na slovenskih cestah je leta 2010 zaradi neprimerne oziroma neprilagojene hitrosti umrlo 45 udeležencev od skupno 139 mrtvih (32,4% glede na število vseh mrtvih udeležencev v cestnem prometu v letu 2010), v letu 2009 pa je umrlo 62 udeležencev od skupno 171 mrtvih (36,3% glede na število vseh mrtvih udeležencev v cestnem prometu v letu 2009), kar pomeni, da **se je število mrtvih zaradi neprimerne oziroma neprilagojene hitrosti glede na leto 2009 zmanjšalo za 3,9%.**

V letu 2010 je bilo zaradi neprimerne oziroma neprilagojene hitrosti hudo telesno poškodovanih 318 od skupno 878 udeležencev (36,2% glede na število vseh hudo telesno poškodovanih udeležencev v cestnem prometu v letu 2010), v letu 2009 pa je bilo hudo telesno poškodovanih 396 od skupno 1055 udeležencev (37,5% glede na število vseh hudo telesno poškodovanih udeležencev v cestnem prometu v letu 2009), kar pomeni, da **se je število hudo telesno poškodovanih zaradi neprimerne oziroma neprilagojene hitrosti glede na leto 2009 zmanjšalo za 1,3%.**

V letu 2010 je bilo zaradi neprimerne oziroma neprilagojene hitrosti lahko telesno poškodovanih 2405 od skupno 9513 udeležencev (25,3% glede na število vseh lahko telesno poškodovanih udeležencev v cestnem prometu v letu 2010), v letu 2009 pa je bilo lahko telesno poškodovanih 2629 od skupno 11251 udeležencev (23,4% glede na število vseh hudo telesno poškodovanih udeležencev v cestnem prometu v letu 2009), kar pomeni, da **se je število lahko telesno poškodovanih zaradi neprimerne oziroma neprilagojene hitrosti glede na leto 2009 povečalo za 1,9%.**

II. TEHNIČNI STANDARDI IN OSTALI VIDIKI

Promet lahko zelo varno poteka tudi pri hitrosti 130 km/h ali celo pri višji hitrosti, če to omogočajo tehnični standardi in okolje, v katerega je umeščena avtocestna trasa.

Tehnični elementi cest se v Sloveniji določajo na podlagi Pravilnika o projektiranju cest (Uradni list RS št. 91/05, 26/06 in 109/10 – ZCes-1). V pravilniku so za posamezne kategorije cest določene največje projektne hitrosti, tem pa so v nadaljevanju prilagojeni posamezni geometrijski in tehnični elementi ceste (horizontalni polmer krivine, polmer vertikalne zaokrožitve, prečni nagib vozišča, širina prometnih pasov itd). Pravilnik določa tudi nekatere druge elemente, ki so s projektno hitrostjo neposredno povezani. To so na primer minimalni koeficient drsnega trenja, velikost preglednih berm in preglednih trikotnikov itd.. Vsi ti elementi so za avtoceste prilagojeni najvišji dovoljeni hitrosti 130 km/h, ki je določena v veljavnem Zakonu o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS št. 56/2008 – uradno prečiščeno besedilo, 57/08 – ZLDUVCP, 58/09, 36/10 in 109/10 - ZPrCP), od 1.7.2011 pa ga bo v delu pravil cestnega prometa nadomestil Zakon o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS 109/2010), ki ohranja najvišjo dovoljeno hitrost na avtocestah, kot jo predpisuje veljavni zakon.

Projekt hitrost in z njo povezani elementi predstavljajo na odsekih cest, na katerih so zaradi prostorskih in drugih omejitev uporabljeni minimalni elementi ceste pomembno oviro pri razmišljanju o možnem dvigu največje dovoljene hitrosti. Na nekaterih odsekih, kjer so uporabljeni boljši projektni in geometrijski elementi, je vožnja s hitrostmi, ki so višje od 130 km/h, v praksi sicer mogoča, vendar v nasprotju s predpisi.

Pri odločanju o optimalni hitrosti oziroma najvišji dovoljeni hitrosti je potrebno upoštevati predvsem naslednje:

- varnost oziroma število prometnih nesreč in njihovih posledic glede na hitrost vožnje,
- ekološke posledice vožnje z motornimi vozili,
- posege v prostor, ki jih zahteva načrtovanje in urejanje prometnic,
- stroške prevoza ter nenazadnje
- sprejemljivost in odnos do predlagane najvišje dovoljene hitrosti.

Švedski podatki (NTF 2001) dokazujejo, da pomeni za x km/h povečanje povprečne hitrosti vožnje na določeni cesti za 2x odstotkov več nesreč, 3x odstotkov večjo verjetnost, da bodo udeleženci poškodovani in 4x odstotkov večjo verjetnost, da bo nesreča s smrtno žrtvijo. Če je povprečna hitrost vožnje višja za 10 km/h to pomeni, da bo na tej cesti kar 20% več nesreč, 30% več poškodovanih in 40% več mrtvih, kot če bi vozili v skladu z najvišjo dovoljeno hitrostjo vožnje. To velja za vse ceste z dvosmernim prometom.

Na avtocestah pa je ključni dejavnik obremenjevanje okolja z izpusti in prašnimi delci. Motorna vozila bi morala voziti na optimalnem navoru pri katerem je najboljši energetski izkoristek in so najmanjše emisije. Švedska je imela zaradi tega vidika dolga leta določeno najvišjo dovoljeno hitrost na avtocesti 100 km/h, v letu 2010 pa jo je zaradi spremenjenih struktur motorjev motornih vozil ter optimalnih izkoristkov dvignila na 120 km/h. Glede na navedeno pa je pomembno omeniti, da je vse odvisno od vrste ter starosti motornih vozil ter energetske varčnosti samih motorjev.

III. ZAKLJUČEK

Najvišje dovoljene hitrosti, ki jih določa Zakon o pravilih cestnega prometa, so usklajene z omejitvami hitrosti v večini evropskih držav. Izjema sta le Nemčija, kjer je 130 km/h priporočena hitrost, ki pa jo s spremenljivo prometno signalizacijo zelo pogosto znižajo na 120 km/h (količina in struktura prometa, dež, megla, ...) in Italija, kjer je višja hitrost dovoljena le na šest in več pasovnih avtocestah, ki jih pri nas nimamo.

Za znižanje najvišje dovoljene hitrosti se je zaradi varčevalnega vidika odločila tudi Španija, ki je zmanjšala najvišjo dovoljeno hitrost na avtocestah iz 120 km/h na 110 km/h, kar predstavlja z vidika varovanja okolja in zagotavljanja varnosti cestnega prometa učinkovit ukrep.

Po naši oceni povečanje najvišje dovoljene hitrosti ne bi pozitivno vplivalo niti na povečanje prepustnosti niti na prometno varnost. Kar se tiče prepustnosti ceste se ta s hitrostjo zmanjšuje zaradi varnostne razdalje med vozili. Strokovna literatura in praksa kažeta, da je največja prepustnost ceste pri hitrosti 80 km/h, zato je to hitrost, na katero v večini evropskih držav omejujejo hitrost v primeru zgostitev prometa. S stališča prometne varnosti pa se v primeru prometne nesreče pri tako velikih hitrostih, možnosti za preživetje voznika in potnikov bistveno zmanjšujejo. Vzrok temu niso le ogromne sile, ki v primeru trka vozila delujejo na voznika in potnike ampak tudi oprema ceste ni prilagojena takim hitrostim.

Dolžina varnostnih ograj pred nevarnim mestom oz. objektom (drogovi, stebri nadvozov, zidovi ...), nivoji zadrževanja varnostnih ograj in naletnih mehov ter številni drugi elementi so prilagojeni in preverjeni za sedanji sistem omejitev hitrosti. Način preverjanja kvalitete in funkcije teh elementov pa predpisujejo standardi, ki jih sprejema Evropska unija in veljajo enotno za vse njene članice.

Nenazadnje pa je potrebno upoštevati tudi učinek, ki bi ga tak ukrep imel na hitrost potovanja in je po naši oceni minimalen. Če upoštevamo domnevo, da bi voznik namesto s 130 km/h uspel med Ljubljano in Koper peljati s 160 km/h vsaj na polovici trase avtoceste med tema dvema krajema (upoštevati je potrebno odseke s predori in viadukti, območja priključkov na katerih vozniki omogočajo ob zgoščenem prometu vključevanje na avtocesto z umikanjem na prehitevalni pas in voznike, ki prehitevajo s hitrostjo 130 km/h), bi v Koper prispel 5 minut hitreje. To pa ni razlog, ki bi utemeljeval bistveno povečanje stroškov za vgrajeno opremo ceste in pričakovano zmanjšanje prometne varnosti.

Za slednje je Evropska unija sprejela akcijski načrt katerega cilj je zmanjšati število mrtvih v naslednjih 10 letih za 50 %. Za doseganje tega cilja se številne države odločajo za znižanje največje dovoljene hitrosti in ne za njeno povečanje.

S spoštovanjem,

Pripravil/a:
Brigita Miklavc
Podsekretarka




Bojan Žlender, sekretar
M.D. GENERALNI DIREKTOR

Poslati:

- naslovníku – po elektronski pošti

Vložiti:

- zbirka dokumentarnega gradiva