

Analiza varnosti v cestnem prometu v Sloveniji leta 2018

Franc Brcar *

Fakulteta za organizacijske študije v Novem mestu, Novi trg 5, 8000 Novo mesto, Slovenija
franc.brcar@gmail.com

Povzetek:

Raziskovalno vprašanje (RV): Kakšna je bila varnostna situacija v cestnem prometu v Sloveniji leta 2018?

Namen: Posledice prometnih nesreč so materialna škoda, poškodbe in smrtne poškodbe. Namen raziskave je ugotoviti, kakšna je ogroženost posameznih tipov udeležencev v cestnem prometu in kakšna je njihova vloga v prometnih nesrečah.

Metoda: Uporabljeni so sekundarni podatki prometne varnosti Ministrstva za notranje zadeve za leto 2018.

Rezultati: Pešci in vozniki motornega kolesa so v cestnem prometu najbolj ogroženi.

Organizacija: Rezultati bodo v pomoč ukrepanju Ministrstva za notranje zadeve.

Družba: Povečanje prometne varnosti pomeni manjše družbene stroške zaradi nesreč.

Originalnost: Raziskava je pomembna za povečanje varnosti v cestnem prometu.

Omejitve/nadaljnje raziskovanje: Uporabljeni so samo podatki za leto 2018.

Ključne besede: promet, prometna varnost, nesreča, telesna poškodba, smrtna poškodba.

1 Uvod

Za kakovost življenja je pomembna tudi kakovost oz. varnost v cestnem prometu. Promet, transport in logistika so dejavnosti v velikem porastu. Posledica tega pa je, da je čedalje več možnosti, da se nesreča zgodi. World Health Organization (2018, str. 4) navaja, da so poškodbe v cestnem prometu osmi najpomembnejši vzrok smrti oseb pri vseh starostnih skupinah. Oseba, ki je udeležena v nesreči lahko ostane nepoškodovana, lahko dobi samo lažjo telesno poškodbo, težjo telesno poškodbo ali pa celo umre zaradi posledice nesreče. Pri tem lahko nastanejo osebne tragedije ali tragedije svojcev in znancev, nastane pa tudi materialna škoda, finančna škoda, stroški zdravljenja, izpad dohodka zaradi delovne nezmožnosti, itd. Prizadeta je oseba udeležena v nesreči, svojci in celotna družba. Osnovno raziskovalno vprašanje članka je, kakšna je bila varnostna situacija na slovenskih cestah v letu 2018.

Namen raziskave je ugotoviti, kakšna je ogroženost in kakšna je vloga posameznih tipov udeležencev v cestno prometnih nesrečah. V prometu sodelujejo različni tip udeležencev, od pešcev do voznikov tovornih vozil. Zgodi se lahko nesreča, pri kateri ni nobenih večjih posledic, ali pa so posledice zelo hude. Osebe v nesreči so lahko povzročitelji ali nedolžni udeleženci. Pomembno pri nesrečah je tudi, ali udeleženci uporabljajo zaščitna sredstva ali ne.

* Korespondenčni avtor / Correspondence author

Prejeto: 1. maj 2019; revidirano: 7. maj 2019; sprejeto: 20. maj 2019. /

Received: 1. May 2019; revised: 7. May 2019; accepted: 20. May 2019.

In končno, v nesrečah je pomembna prisotnost alkohola, drog in zdravil. Za nekatera zdravila velja, da ne smemo voziti, če jih uživamo.

2 Teoretična izhodišča

World Health Organization (2004, str. 76–88) navaja deset dejavnikov tveganja povzročitve nesreče: (1) hitrost; (2) pešci in kolesarji; (3) mladi vozniki in mladi kolesarji; (4) alkohol; (5) medicinske in športne droge; (6) utrujenost voznikov; (7) mobilni telefoni; (8) nezadostna vidljivost; (9) dejavniki povezani s cestiščem in (10) dejavniki povezani z vozilom; poleg tega navaja šest dejavnikov resnosti poškodb: (1) neustrezna zaščita proti nesreči v vozilu; (2) neustrezna zaščita na cestišču; (3) neuporaba zaščitnih sredstev; (4) neuporaba zaščitne čelade; (5) neustrezna hitrost in (6) prisotnost alkohola. Skupna točka dejavnikov tveganja povzročitve nesreč in dejavnikov resnosti poškodb sta hitrost in alkohol.

V prometu je veliko vrst udeležencev. Ti se med seboj razlikujejo po mnogih značilnostih, od znanja, izkušenj, starosti, do namembnosti, zakaj so udeleženi v prometu. Navajamo petindvajset vrst udeležencev v prometu: (1) kolesar; (2) odgovorna oseba; (3) ostalo; (4) pešec; (5) posameznik, s.p.; (6) potnik; (7) pravna oseba; (8) samostojni podjetnik; (9) skrbnik mladoletnika; (10) učitelj vožnje; (11) voznik avtobusa; (12) voznik delovnega stroja; (13) voznik kolesa z električnim motorjem; (14) voznik kombiniranega vozila; (15) voznik lahkega štirikolesa; (16) voznik mopeda; (17) voznik mopeda do 25 km/h; (18) voznik motornega kolesa; (19) voznik osebnega avtomobila; (20) voznik specialnega vozila; (21) voznik štirikolesa; (22) voznik tovornega vozila; (23) voznik traktorja; (24) voznik trikolesa in (25) X-kršitelj - JRM. Udeležba v prometu je sama po sebi rizična, v primeru nesreče pa lahko nastanejo tri vrste posledic: (1) lažja telesna poškodba; (2) hujša telesna poškodba ali (3) poškodba s smrtnim izidom. Materialnih, finančnih in psihičnih posledic ne obravnavamo. Udeleženci v prometu so tudi različno zaščiteni. Zaščita kolesarjev je npr. neprimerno manjša kot voznikov osebnih avtomobilov. Tako Narváez, Sierra, Cárdenas, Ramos, González, Martínez in Aranda (2019, str. 1) ugotavljajo, da kar 48,3 % v nesrečah udeleženi pešcev utrpi resne telesne poškodbe.

Vlogi udeleženca v prometni nesreči sta različni. Nesrečo lahko povzroči ali pa je nedolžen udeleženec. Človeški dejavnik je v nesrečah zelo pomemben. Vogel in Bester (2005, str. 240) sta ugotovila, da je 10,2 % nesreč povezanih z rizikom dejavnika vozila, 14,5 % z rizikom dejavnika okolja in da je 75,4 % nesreč povzročenih zaradi rizika človeškega faktorja.

Uporaba zaščitnih sredstev v prometu je zaradi pomembnosti obvezna. To so varnostni pas, zaščitna čelada, odsevniki in ostalo. Stanje na tem področju se je v zadnjih letih bistveno izboljšalo. Med vozniki osebne avtomobila, ki so doživeli prometno nesrečo med letoma 2003 in 2016 in so doživeli lažjo ali hujšo telesno poškodbo ali so umrli zaradi nesreče, jih je uporabljalo varnostni pas 87,6 % (Brcar & Mlakar, 2018, str. 153).

Hitrost ubija. Pri prevelikih hitrostih ne pomaga nobeno zaščitno sredstvo. Hitrost in alkohol sta povezana. Vozniki pod vplivom alkohola vozijo hitreje. Bogstrand, Gjerde, Normann,

Rossow in Ekeberg (2012, str. 4) navajajo, da so pri 21,9 % poškodovanih voznikov ugotovili nedovoljene substance, in sicer alkohol (11,5 %), amfetamin in kokain (9,4 %) in benzodiazepin (7,3 %). Legrand et al. (2012, str. 160) pa navajajo za šest evropskih držav celo vrednosti med 17,7 % (Litva) in 42,5 % (Belgija).

3 Metoda

Podatke smo pridobili na Ministrstvu za notranje zadeve (Policija, 2019). Datoteka vsebuje podatke o nesrečah in udeležencih. Uporabili smo podatke za leto 2018. Za analizo smo uporabili frekvenčno statistiko in kontingenčne tabele. Rezultati so prikazani v tabelarni obliki.

4 Rezultati in razprava

V Sloveniji je bilo v prometnih nesrečah v letu 2018 udeleženih 33.443 oseb. V nadaljevanju obravnavamo samo 33.333 oseb, zaradi manjkajočih podatkov v 110 primerih.

V tabeli 1 so prikazane posledice za osebe udeležene v prometnih nesrečah v absolutnih vrednostih. V najboljšem primeru ni posledic, lahko pa pride do lažje telesne poškodbe, hude telesne poškodbe ali do smrti. Posledice so prikazane glede na vrsto udeleženca. V letu 2018 je bilo v prometnih nesrečah 91 smrtnih primerov, 826 hudo telesno poškodovanih oseb, 6.894 lažje telesno poškodovanih oseb in 25.522 nepoškodovanih oseb. 33.333 oseb pomeni 1,6 % celotne populacije (2 milijona) države. Vseh kolesarjev je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 1.273. Od tega 191 ni bilo poškodovanih, 882 je bilo lažje poškodovanih, 192 huje poškodovanih in 8 jih je zaradi posledice nesreče umrlo. Vrsta udeleženca »Ostalo« je specifična. Čeprav je bilo vseh skupaj 1.583, je bilo poškodovanih malo, zato te vrste udeleženca v nadaljevanju ne obravnavamo. Pešcev je bilo udeleženih v prometnih nesrečah samo 619, vendar jih je kar 13 umrlo zaradi posledic prometne nesreče. Potniki so posebna vrsta udeležencev. So »pasivni« udeleženci. Ne vozijo, ampak samo potujejo. V večini primerov ne vplivajo na dogodek, tj. na prometno nesrečo. Vseh skupaj je bilo v prometnih nesrečah udeleženo 1.689 oseb. Nepoškodovanih je bilo zelo malo (85), vendar je bilo zelo veliko lažje telesno poškodovanih (1.464), hudo telesno poškodovanih (127) in mrtvih (13). Vozniki avtobusov so profesionalci in obvladajo svoje delo. Udeleženih je bilo 342 oseb, vendar sta bila samo dva voznika poškodovana. Nasprotno pa so vozniki mopeda in vozniki motornega kolesa v večini primerov amaterji, ki mislijo, da znajo voziti. Voznikov mopeda je bilo udeleženih v prometnih nesrečah 324, 2 s smrtnim izidom, 50 s hudo telesno poškodbo in 197 z lažjo telesno poškodbo. Voznikov motornega kolesa je bilo nekoliko več v primerjavi z vozniki mopeda in sicer 651. Bistveno več pa je bilo mrtvih in sicer 16, kar pomeni osemkrat več. Nepoškodovanih, lažje telesno poškodovanih ali hudo telesno poškodovanih pa je bilo sorazmerno, tj. približno dvakrat več, primerjano voznike motornega kolesa in voznike mopeda. Od vseh vrst udeležencev v cestnem prometu je bilo največ voznikov osebnega avtomobila (23.450). Umrlo jih je 33, hudo telesno poškodbo je dobilo 176 in lažjo telesno poškodbo 3.307. Voznikov tovornega vozila je bilo udeleženih 2.945, pri čemer je 5 podleglo posledicam prometne nesreče. Traktoristov je bilo udeleženih 162 z enim smrtnim izidom.

Tabela 1. Posledice udeležencev v nesrečah v absolutnih vrednostih

Vrsta udeleženca	Brez poškodb	Lažja telesna poškodba	Huda telesna poškodba	Smrt	Skupaj
Kolesar	191	882	192	8	1273
Odgovorna oseba	29	0	0	0	29
Ostalo	1528	47	8	0	1583
Pešec	43	447	116	13	619
Posameznik, s.p.	1	0	1	0	2
Potnik	85	1464	127	13	1689
Pravna oseba	0	1	0	0	1
Samostojni podjetnik	6	1	0	0	7
Skrbnik mladoletnika	24	0	0	0	24
Učitelj voznje	10	0	0	0	10
Voznik avtobusa	340	1	1	0	342
Voznik delovnega stroja	35	1	0	0	36
Voznik kolesa z el. motorjem	1	2	3	0	6
Voznik kombiniranega vozila	46	2	1	0	49
Voznik lahkega štirikolesa	10	8	0	0	18
Voznik mopeda	75	197	50	2	324
Voznik mopeda do 25 km/h	13	26	4	0	43
Voznik motornega kolesa	177	330	128	16	651
Voznik osebnega avtomobila	19934	3307	176	33	23450
Voznik specialnega vozila	33	1	0	0	34
Voznik štirikolesa	11	4	7	0	22
Voznik tovornega vozila	2791	141	8	5	2945
Voznik traktorja	135	23	3	1	162
Voznik trikolesa	1	9	1	0	11
X-kršitelj - JRM	3	0	0	0	3
Skupaj	25522	6894	826	91	33333

Absolutne vrednosti nam povedo veliko. Smrtnih žrtev med vozniki motornega kolesa in vozniki osebnega avtomobila je bilo največ, skupaj 49. Če želimo zmanjšati število smrtnih žrtev, je potrebno delati na varnosti tistih vrst udeležencev, kjer so te vrednosti najvišje.

V tabeli 2 so prikazane odstotne vrednosti. V tej tabeli in v vseh v nadaljevanju so prikazane samo vrste udeležencev, katerih je bilo v lanskem letu udeležencih v prometnih nesrečah več kot 100. V zadnjem stolpcu tabele je vedno vrednost 100 %, saj je bilo vseh kolesarjev skupaj 100 % in vseh ostalih vrst udeležencev tudi. 15 % kolesarjev, ki so bili udeleženi v prometnih nesrečah ni dobilo poškodb, 69,3 % lažje telesne poškodbe, 15,1 % hude telesne poškodbe in 0,6 % smrtne poškodbe. Če gledamo stolpec »Smrt«, so najbolj varni vozniki avtobusa (0,0 %), najbolj ogroženi pa so vozniki motornega kolesa (2,5 %) in pešci (2,1 %). Velik delež smrtnih primerov med pešci je posledica dejstva, da so v prometnih nesrečah najmanj zaščiteni. Velik delež smrtnih primerov med vozniki motornega kolesa pa je posledica slabše zaščite, npr. v primerjavi z vozniki osebnega avtomobila in pa predvsem zaradi hitrejših, tj. nevarnejših voznjev. Vse navedeno potrjuje tudi stolpec »Huda telesna poškodba« v tabeli. Najvišje vrednosti so pri pešcih (18,7 %) in voznikih motornega kolesa (19,7 %). Glede lažjih telesnih poškodb pa so najbolj ogroženi potniki z 86,7 %. V stolpcu »Brez poškodb« pa vidimo, da so najbolj varni vozniki avtobusa (99,4 %), najbolj nevarno pa je biti potnik

(5,0 %) ali pešec (6,9 %). Če je pešec udeležen v prometni nesreči, je majhna verjetnost, da bo ostal nepoškodovan. Od vseh udeleženih v prometnih nesrečah, jih je samo 6,9 % ostalo nepoškodovanih. V primeru prometne nesreče med npr. osebnim avtomobilom in pešcem, bo pešec ostal nepoškodovan le v primeru lažje prometne nesreče in velike »sreče« pešca.

Voznik osebnega avtomobila je najštevilčnejša vrsta udeležencev v prometnih nesrečah. Od vseh jih je 85 % ostalo nepoškodovanih, 14,1 % jih je dobilo lažjo telesno poškodbo, 0,8 % hudo telesno poškodbo in 0,1 % je podleglo posledicam prometne nesreče. 0,1 % pa si lahko razlagamo tudi na drugačen način. Če smo voznik osebnega vozila in smo udeleženi v prometni nesreči, je verjetnost, da umremo 0,1 odstotna. Če pa smo voznik motornega kolesa, je ta verjetnost 2,5 odstotna. Po izračunu HI-kvadrat testa je moč učinka 17,88, kar pomeni, da je 17,88-krat večja možnost, da bo v nesreči umrl voznik motornega kolesa, kot voznik osebnega avtomobila.

Tabela 2. Posledice udeležencev v nesrečah v deležih

Vrsta udeleženca	Brez poškodbe	Lažja telesna poškodba	Huda telesna poškodba	Smrt	Skupaj
Kolesar	15,0%	69,3%	15,1%	0,6%	100,0%
Pešec	6,9%	72,2%	18,7%	2,1%	100,0%
Potnik	5,0%	86,7%	7,5%	0,8%	100,0%
Voznik avtobusa	99,4%	0,3%	0,3%	0,0%	100,0%
Voznik mopeda	23,1%	60,8%	15,4%	0,6%	100,0%
Voznik motornega kolesa	27,2%	50,7%	19,7%	2,5%	100,0%
Voznik osebnega avtomobila	85,0%	14,1%	0,8%	0,1%	100,0%
Voznik tovornega vozila	94,8%	4,8%	0,3%	0,2%	100,0%
Voznik traktorja	83,3%	14,2%	1,9%	0,6%	100,0%

Opomba. N = 33.333.

Udeleženci v prometnih nesrečah so lahko povzročitelji nesreče ali pa nič krivi udeleženci. V tabeli 3 so prikazane najštevilčnejše vrste udeležencev in sicer glede na vlogo, ki je lahko kriv povzročitelj ali nekriv udeleženec. Vloge voznikov osebnega avtomobila so približno polovično razdeljene. Povzročiteljev je bilo 51 odstotkov in 49 odstotkov je bilo nedolžnih udeležencev. Največji delež povzročiteljev je med vozniki traktorja (66,0 %), voznik mopeda (66,7 %), voznik motornega kolesa (58,8 %) in voznik tovornega vozila (58,2 %). Vozniki mopeda in vozniki motornega kolesa izstopajo po agresivnejšem načinu vožnje, vozniki traktorja in vozniki tovornega vozila pa imajo specifično delo. Tovorno vozilo in traktor sta delovna stroja in zato je med temi vozniki več povzročiteljev. Povzročiteljev je med potniki (0,9 %) in pešci (17,0 %). Potniki redko povzročijo nesrečo, ker v prometu aktivno ne sodelujejo. Pešci so tudi reko povzročitelji nesreče.

Tabela 3. Vloga udeležencev v nesrečah v deležih

Vrsta udeleženca	Povzročitelj	Udeleženec	Skupaj
Kolesar	52,3%	47,7%	100,0%
Pešec	17,0%	83,0%	100,0%
Potnik	0,9%	99,1%	100,0%
Voznik avtobusa	38,0%	62,0%	100,0%
Voznik mopeda	66,7%	33,3%	100,0%
Voznik motornega kolesa	58,8%	41,2%	100,0%
Voznik osebnega avtomobila	51,0%	49,0%	100,0%
Voznik tovornega vozila	58,2%	41,8%	100,0%
Voznik traktorja	66,0%	34,0%	100,0%

Opomba. N = 33.333.

V tabeli 4 je prikazana uporaba zaščitni sredstev. Predvsem za varnostni pas in zaščitno čelado. Delež voznikov osebnega avtomobila, ki so uporabljali varnostni pas je visok. Samo 3,7 % jih ni uporabljalo varnostni pas. Pešci in kolesarji sta najslabše zaščiteni vrsti udeležencev v prometnih nesrečah, zato je zanimivo, da pešci in kolesarji največkrat ne uporabljajo zaščitnih sredstev. Pešcev, ki niso uporabljali zaščitnih sredstev je bilo 47 % in kolesarjev 46,3 %. Zanimivo je, da ravno vrsti udeležencev, ki so najmanj zaščiteni v prometu, najmanj uporabljata zaščitna sredstva. Nasprotno pa obe vrsti udeležencev pogosto uporabljata, med udeležbo v prometu, mobilne telefone. Nizka uporaba zaščitnih sredstev je tudi med traktoristi. Traktor je delovni stroj za profesionalno uporabo. Slovenija je v svetovnem merilu po številu traktorjev na prvem mestu. Preveč traktorjev in premajhne kmetijske površine imajo za posledico neprofesionalno uporabo profesionalnih delovnih strojev (traktorjev) in s tem neprofesionalno uporabo zaščitnih sredstev.

Tabela 4. Uporaba zaščitnih sredstev v nesrečah v deležih

Vrsta udeleženca	Da	Ne	Neznano	Skupaj
Kolesar	43,3%	46,3%	10,4%	100,0%
Pešec	6,0%	47,3%	46,7%	100,0%
Potnik	82,9%	7,6%	9,5%	100,0%
Voznik avtobusa	86,5%	4,1%	9,4%	100,0%
Voznik mopeda	79,0%	13,9%	7,1%	100,0%
Voznik motornega kolesa	91,9%	3,7%	4,5%	100,0%
Voznik osebnega avtomobila	87,2%	3,0%	9,8%	100,0%
Voznik tovornega vozila	91,3%	1,7%	7,0%	100,0%
Voznik traktorja	66,7%	13,0%	20,4%	100,0%

Opomba. N = 33.333.

V tabeli 5 so zbrani podatki o prisotnosti alkohola v nesrečah. »Ni alkohola« pomeni, da pri udeležencu ni bilo nič alkohola in »prisotnost alkohola«, da je bil alkohol prisoten. Voznik mopeda (21,0 %) in kolesar (10,8 %) sta priročni prevozni sredstvi za vožnjo na kratke razdalje. Med vozniki osebnega avtomobila je bilo alkoholiziranih 7,0 % udeležencev. Zelo visok je delež med vozniki motornega kolesa (9,7 %) in med traktoristi (8,6 %), kar je posledica neprofesionalne uporabe profesionalnih delovnih strojev. Zelo visok delež med vozniki motornega kolesa je težko razumljiv, saj vožnja že sama po sebi nevarna.

Tabela 5. Prisotnost alkohola v nesrečah v deležih

Vrsta udeleženca	Ni alkohola	Prisotnost alkohola	Skupaj
Kolesar	89,2%	10,8%	100,0%
Pešec	95,6%	4,4%	100,0%
Potnik	99,4%	0,6%	100,0%
Voznik avtobusa	99,7%	0,3%	100,0%
Voznik mopeda	79,0%	21,0%	100,0%
Voznik motornega kolesa	90,3%	9,7%	100,0%
Voznik osebnega avtomobila	93,0%	7,0%	100,0%
Voznik tovornega vozila	97,7%	2,3%	100,0%
Voznik traktorja	91,4%	8,6%	100,0%

Opomba. N = 33.333.

Na osnovno raziskovalno vprašanje – kakšna je bila varnostna situacija na slovenskih cestah v letu 2018 – lahko odgovorimo na naslednji način:

- Od vseh udeležencev v nesrečah je bilo največ voznikov osebnih avtomobilov. Med smrtnimi žrtvami je bilo največ voznikov osebnih avtomobilov, voznikov motornih koles, potnikov in pešcev. Da bi bilo poškodovanih in mrtvih manj bi veljalo razmisliti predvsem o zmanjšanju hitrosti vožnje v naseljih, izven naselij in tudi na avtocestah.
- V deležih je največ hudo poškodovanih in mrtvih med vozniki motornih koles. To je posledica prevelikih hitrosti in adrenalinskega pristopa uporabe motornih koles. Predlagamo lahko spremembe na področju vzgoje in izobraževanja in poostrelega nadzora v prometu.
- V deležih je največ povzročiteljev nesreč med vozniki mopeda in vozniki traktorja. Mopedi so v uporabi predvsem za potovanja na krajših razdaljah, traktorji pa so delovni stroji. Za traktoriste predlagamo izobraževanje za profesionalen pristop uporabe, za voznike mopeda pa izobraževanje za varnejšo vožnjo.
- Kolesarji in pešci so najmanj zaščiteni udeleženci v prometu. Poudarek je potrebno dati vzgoji in izobraževanju. Uporaba elektronskih aparatov, predvsem mobilnih telefonov, je med pešci zelo razširjena. Telefoniranje in hoja čez prehod za pešce na cestišču nista združljiva.
- Na področju alkohola v prometu je bil v zadnjih letih narejen velik napredek, vendar bo potrebno predvsem na področju vzgoje in izobraževanja narediti v prihodnosti še veliko. Še posebej je v deležih alkohol razširjen med vozniki mopeda, kolesarji in vozniki motornega kolesa.

5 Zaključek

V zadnjem letu je na slovenskih cestah umrlo 91 oseb. Pešci in vozniki motornega kolesa so najbolj ogroženi. Vozniki mopeda in vozniki traktorja so najpogosteje povzročitelji nesreče. Kolesarji in pešci najpogosteje ne uporabljajo zaščitnih sredstev. Prisotnost alkohola je najpogostejša pri voznikih mopeda in kolesarjih.

Varnost v cestnem prometu je pomembna za vsakega posameznika in za celotno družbo. Rezultati raziskave so prispevek k razumevanju varnosti v cestnem prometu. Za izboljšanje

stanja lahko prispeva vsak posameznik predvsem z bolj strpno udeležbo v prometu, ministrstvo za notranje zadeve pa z izboljšanjem sistemskih okoliščin tega področja.

Omejitev raziskave je v tem, da smo obravnavali samo leto 2018 in da smo zajeli samo nekatere dejavnike varnosti v cestnem prometu. Zajeli bi lahko daljše časovno obdobje ali pa tudi dejavnike, kot so stanje cestišča, gostota prometa, vremenske okoliščine, starostno strukturo udeležencev v prometu, itd. Uporabili smo kvantitativni pristop, za celovitejše razumevanje problematike pa bi bila priporočena tudi kvalitativna analiza. Možnosti za izboljšanje varnosti v cestnem prometu so praktično neomejene.

Reference

1. Brcar, F., & Mlakar, T. (2018). Spremembe na področju varnosti cestnega prometa v zadnjih dvajsetih letih. V O. Arsenijevič, I. Podbregar, P. Šprajc, D. Trivan, in Y. Ziegler (ur.), 37. mednarodna konferenca o razvoju organizacijskih znanosti: Organizacija in negotovosti v digitalni dobi, Slovejja, Portorož, 21.–23. marec 2018 (str. 141–155). Maribor: Fakulteta za organizacijske vede.
2. Bogstrand, S. T., Gjerde, H., Normann, P. T., Rossow, I., & Ekeberg, Ø. (2012). Alcohol, psychoactive substances and non-fatal road traffic accidents - A case-control study. *BMC Public Health*, 2012 12:734. doi:10.1186/1471-2458-12-734
3. Legrand, S.-A., et al. (2012). Alcohol and drugs in seriously injured drivers in six European countries. *Drug Testing and Analysis*, 5(3), 156-165. doi: 10.1002/dta.1393
4. Narváez, Y. V., Sierra, V. P., Cárdenas, F. P., Ramos, L. R., González, B. Z., Martínez, J. I. V., & Aranda, O. M. (2019, 11. april). Road risk behaviors: Pedestrian experience. *Traffic Injury Prevention*. doi: <https://doi.org/10.1080/15389588.2019.1573318>
5. Policija. (2019). *Prometna varnost*. Pridobljeno na <https://www.policija.si/o-slovenski-policiji/statistika/prometna-varnost>
6. Vogel, L., & Bester, C. J. (2005). *A relationship between accident types and causes*. Proceedings of the 24th Southern Africa Transport Conference (SATC 2005), 11.–13. julij 2005. Pretorija, Južna afrika: Conference Planners.
7. World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*. Ženeva, Švica: World Health Organization.
8. World Health Organization. (2004). *World report on road traffic injury prevention*. Ženeva, Švica: World Health Organization.
- 9.

Franc Brcar je univerzitetni diplomirani inženir strojništva, magister informacijsko-upravljaljskih ved in doktor menedžmenta kakovosti. Dalj časa je bil zaposlen v večjem avtomobilskem podjetju. Na začetku je delal kot specialist na področju operacijskih sistemov in baz podatkov. Sledilo je delo na področju uvajanja in vzdrževanja sistemov za računalniško konstruiranje in ERP rešitev. V zadnjem obdobju se raziskovalno ukvarja z menedžmentom, menedžmentom informacijskih tehnologij, menedžmentom poslovnih procesov, inovativnostjo in kakovostjo.

Je predavatelj na več fakultetah na visokošolski, magistrski in doktorski stopnji. Izvaja individualne konzultacije in organizira seminarje za skupine iz statistike (R, SPSS, SAS, Lisrel, ...), analize kvalitativnih podatkov (ATLAS.ti) in pisanja strokovnih in znanstvenih del (kvalitativne in kvantitativne raziskovalne metode, Word, Excel, PowerPoint, Windows, linux, ...).

Abstract:
The analysis of road safety in Slovenia in 2018

Research Question (RQ): What was the road safety situation in Slovenia in 2018?

Purpose: The consequences of road accidents are material damage, injuries and fatal injuries. The aim of the research is to determine the threats of individual types of road users and their role in road accidents.

Method: Secondary road traffic safety data of the Ministry of Interior for 2018 are used. The quantitative data are analysed with frequency statistics.

Results: Pedestrians and motorcyclists are most at risk in road traffic.

Organization: The results will help the Ministry of the Interior to act.

Society: Increasing traffic safety means lower social costs due to road accidents.

Originality: The survey is important for increasing road safety.

Limitations/further research: Only data for 2018 are used.

Keywords: traffic, traffic safety, accident, bodily injuries, fatal injuries.

Copyright (c) Franc BRCAR



Creative Commons License

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License.